- ZAPACH CHLEBA
- CZY HOLOWANE LOTY NA LOTNIACH SĄ BEZPIECZNE
- PROGRESS 1
- LEWONIEWSKI

CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

8 19.02.1978 (1389)



z lotu po kraju

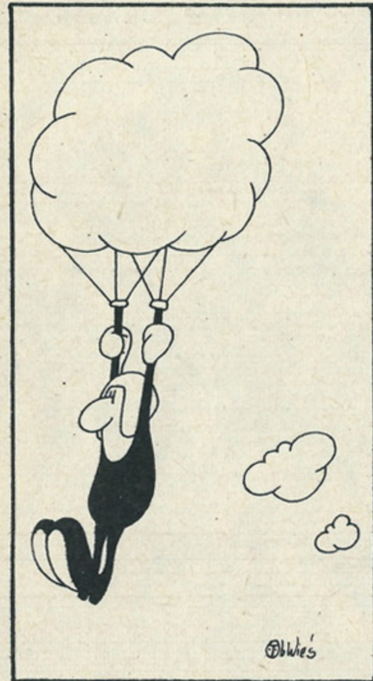
POŻEGNANIE Z BRONIĄ

30 stycznia br. odbyło się w Aeroklubie PRL uroczyste pożegnanie sekretarza generalnego APRL płk. dypl. pil. **Mieczysława Goworka**, który po ponad 30 latach służby w ludowym Wojsku Polskim przeszedł do rezerwy ze względu na stan zdrowia, odchodząc równocześnie z pracy w Aeroklubie PRL. W uznaniu zasług w służbie LWP, Minister Obrony Narodowej nadał pułkownikowi Goworkowi Złoty Medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju".

Prezes ZG APRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło** wręczył pułkownikowi Goworkowi plakietkę i odznakę „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL" oraz podziękował za ofiarną pracę na odpowiedzialnym stanowisku w lotnictwie sportowym, życząc mu zdrowia i wszelkiej pomyślności w dalszym życiu.

WALNE ZGROMADZENIA AEROKLUBÓW REGIONALNYCH

W aeroklubach regionalnych trwa kampania sprawozdawczo-wyborcza przed XI Krajowym Zjazdem Aeroklubu PRL. W toku obrad podsumowuje się dorobek klubów w minionej kadencji, ustala zadania na najbliższe lata i dokonuje wyborów nowych władz oraz delegatów na Zjazd APRL. Oto krótkie meldunki z aeroklubów.



KIELCE. 22 stycznia odbyło się zgromadzenie sprawozdawcze Aeroklubu Kieleckiego. Referat wygłosił prezes zarządu mgr **Jan Kosowski**. Delegatem na Zjazd APRL wybrano dr. **Mirosława Gajewskiego.**

KATOWICE. 28 stycznia obradowało walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu Śląskiego. Prezesem zarządu wybrano ponownie mgr. **Edmunda Wilińskiego**, który wraz z mgr. **Sławomirem Kwiatkowskim** będzie reprezentował aeroklub na Zjeździe APRL.

BIAŁYSTOK. 29 stycznia toczyły się obrady walnego zgromadzenia sprawozdawczo-wyborczego Aeroklubu Białostockiego. Prezesem zarządu został ponownie mgr **Antoni Grześkiewicz**, wiceprezesami wybrano: mgr. **Józefa Borowego** i płk. dypl. **Leona Siemiończyka**. Na Zjeździe APRL aeroklub reprezentować będą: mgr **Antoni Grześkiewicz** i mgr **Jan Jagodzik.**

WROCŁAW. Walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu Wrocławskiego, obradujące 29 stycznia, wybrało nowe władze. Prezesem zarządu został **Eugeniusz Olko**, wiceprezesami – **Julian Buczak** i **Władysław Malina**, sekretarzem – **Stanisław Błasiak**, skarbnikiem – **Jerzy Musiał**. Delegatami na Zjazd APRL wybrano **Eugeniusza Olko, Bolesława Kochanowskiego** i **Stanisława Maksymowicza.**

PIERWSZE AN-2 Z MIELECKIEJ WSK

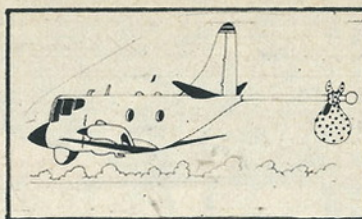
Z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Mielec" odleciało do ZSRR pierwsza wyprodukowana w roku bieżącym partia – 5 samolotów An-2, w wersji rolniczej. Związek Radziecki, jak wiadomo, jest największym importerem tych maszyn produkowanych w Mielcu.

OBRADY KOMISJI SZYBOWCOWEJ APRL

26 stycznia br. odbyło się posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL. Tematem obrad były m.in.: problemy szybowcowych zawodów centralnych, przygotowania do mistrzostw świata w Chateauroux i obsada zawodnicza zagranicznych imprez w 1978 r.

W SKRÓCIE

● **W związku** z odejściem płk. dypl. pil. **Mieczysława Goworka** z pracy w Aeroklubie PRL, czasowe pełnienie obowiązków sekretarza generalnego APRL powierzono szefowi wyszkolenia APRL – płk. dypl. pil. **Ryszardowi Grundmanowi.**



Rys. W. Fuglewicz (2)

● **W Centrum Wyszkolenia Lotniczego** w Lesznie Wlkp. odbyła się w dniach 2–3 lutego br. narada pracowników propagandy i wychowania oraz modelarstwa aeroklubów regionalnych, na której podsumowano działalność w roku ubiegłym i omówiono zadania 1978 r.

● **Miło** nam donieść, że długoletni, zasłużony instruktor i szef wyszkolenia Aeroklubu Kieleckiego, **Roman Gajos**, został przez Radę Państwa odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski – za długoletnią ofiarną pracę i działalność społeczną w lotnictwie sportowym. Gratulujemy.

● **„Trybuna Ludu"** podała, że w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Mielec" przystąpiono do uruchomienia produkcji samolotu pasażerskiego An-28.

WYDAWNICTWA

„SPUTNIK PEŁEN BAJEK" (Tłum. z niemieckiego). Krajowa Agencja Wydawnicza – 1977. Zbiór opowiadań typu science fiction dla dzieci. Str. 40, cena 22 zł.

ZMARLI

17 stycznia 1978, w wieku 66 lat, **JAN MAKOWSKI**, członek Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim, zasłużony mechanik lotniczy, uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939 i walk lotnictwa Polskiego na Zachodzie; odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Walecznych i Brązowym Krzyżem Zasługi z Mieczami.

3 lutego 1978, w wieku 91 lat, prof. dr inż. **KAZIMIERZ WOLSKI**, długoletni zasłużony pracownik naukowy przemysłu lotniczego, m.in. Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, Głównego Instytutu Lotnictwa i Politechniki Warszawskiej. Wychowawca wielu pokoleń pracowników nauki i techniki. Odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

NASZA OKŁADKA:

W Aeroklubie Kętrzyńskim i Ośrodku Doświadczalnym Instytutu Lotnictwa. Przyszli agrolotnicy szkolą się na motoszybowcach „Ogar", by następnie przejąć stery w rolniczych An-2.

Zdjęcia: P. Elsztein

na horyzoncie

Problemy Aeroklubu PRL (2)

RANGA AEROKLUBÓW

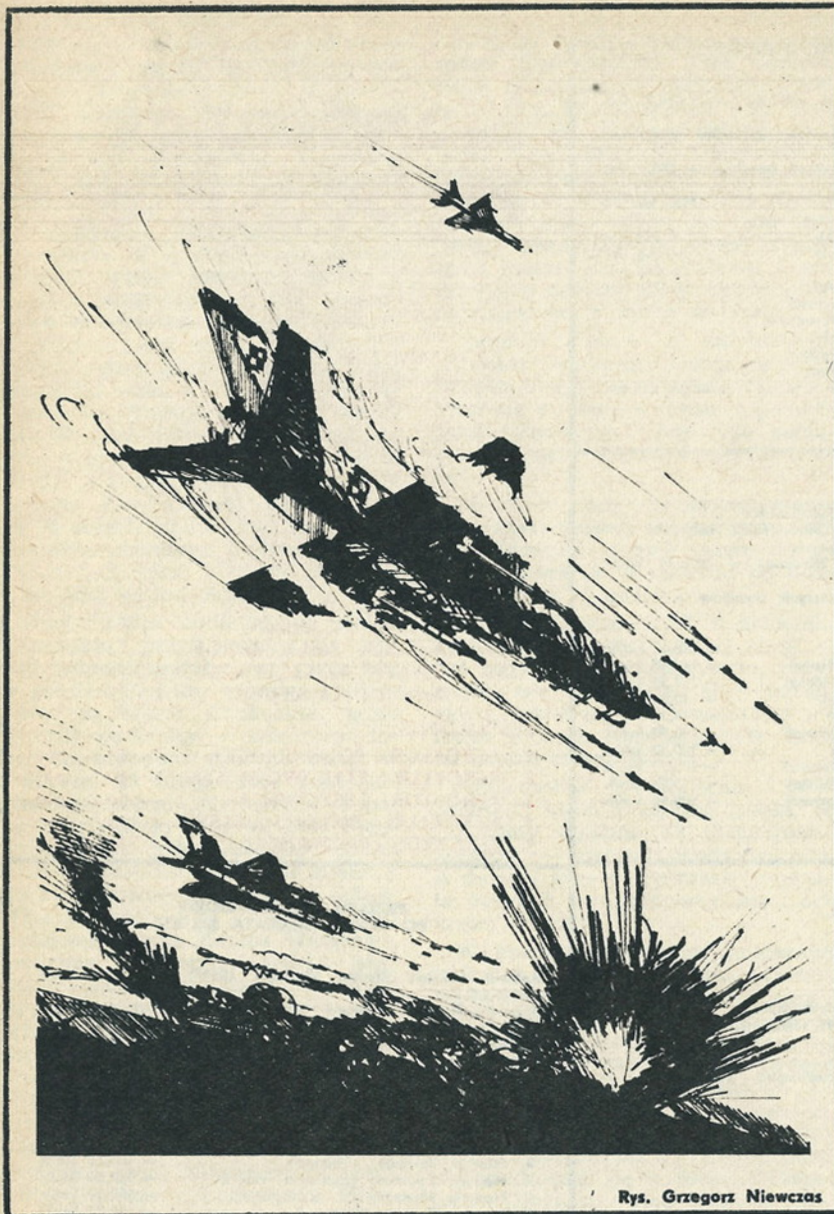
W jednym z poprzednich numerów wyraziliśmy pogląd, że Aeroklub PRL, jako organizacja społeczna, jest potrzebny lotnictwu polskiemu i powinien być przysłowiowym oczkiem w głowie wszystkich jego rodzajów. Jest to pogląd, oczywiście — niepełny, albowiem władze państwowe, nadając społecznej organizacji status stowarzyszenia wyższej użyteczności publicznej, wyznaczają jej określone statutem zadania społecznie użyteczne związane z rozwojem kraju. Mówią o tym wyraźnie rozdziały 1 i 2 statutu APRL, z których wynika monopolistyczny charakter pracy Aeroklubu PRL mającej na celu prowadzenie lotniczej działalności szkoleniowej i sportowej.

Działalność Aeroklubu PRL koncentruje się na co dzień w jego jednostkach terenowych, czyli aeroklubach regionalnych. Jest ich obecnie w Polsce 42. Posiadają one nazwy związane z terenem ich działania lub tradycją i realizują zadania APRL na określonych obszarach, które nie pokrywają się w pełni z nowym podziałem administracyjnym kraju. Są województwa, które mają na swoim terenie jeden lub dwa-trzy aerokluby, ale i są aerokluby obsługujące jedno lub dwa województwa. Nie jest to jednak może najważniejsze. Daleko większe znaczenie ma fakt, jak aerokluby pracują i jaka jest ich ranga w regionie.

Tu dygresja: słyszy się niekiedy głosy, że aeroklubów mamy w Polsce za mało. Może tak, a może i nie — rzecz dyskusyjna. Podaje się jako przykład różne mniejsze od Polski kraje, w których działa więcej aeroklubów czy klubów lotniczych. To prawda. Nie bierze się jednak pod uwagę, że klub klubowi nierówny. W krajach zachodnich działa, na przykład, wiele samodzielnych klubów szybowcowych, spadochronowych czy ostatnio lotniowych, które można przymierzać co najwyżej do naszych sekcji aeroklubowych, mających na stanie nieraz znacznie więcej członków. Przekonaliśmy się o tym osobiście przy różnych wyjazdach zagranicznych. Gdyby więc zliczyć działające w naszych aeroklubach sekcje (zakładając przeciętnie 4 sekcje w klubie), to mielibyśmy w Polsce około 150-160 klubów lotniczych, nie licząc wielu już klubów lotniczych działających przy zakładach pracy, a nie zrzeszonych w Aeroklubie PRL. Słaba byłaby to jednak dla nas satysfakcja, bowiem rozwój sportu lotniczego mierzyć trzeba nie tyle liczbą klubów, co liczbą szkolących się, latających i skaczących oraz trenujących sportowców lotniczych. Pod tym względem mamy właśnie spore zaległości. Czeka więc na zadanie najpilniejsze — poszerzenia bazy szkoleniowej i odbudowa tzw. piramidy lotniczej.

Ale wróćmy do aeroklubów regionalnych. Właśnie teraz, przed XI Krajowym Zjazdem APRL odbywają się walne zgromadzenia sprawozdawcze i sprawozdawczo-wyborcze. Ich obrady, sądząc ze sprawozdań, toczą się w atmosferze zaangażowania i głębokiej troski o przyszły rozwój aeroklubów i lotnictwa sportowego. Znamienne jest, iż w minionej kadencji większość aeroklubów związała silnie swą działalność z potrzebami społeczno-gospodarczymi regionów, zyskując znaczną pomoc miejscowych władz politycznych i administracyjnych. We władzach aeroklubów pracują społecznie przedstawiciele instancji partyjnych, władz terenowych, Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK, organizacji młodzieżowych i społecznych oraz różnych instytucji i zakładów przemysłowych, co świadczy o tym, że aerokluby zdobyły na swoim terenie dużą rangę użyteczności społecznej. Nie ulega też wątpliwości, że ich rozwój będzie nadal związany integralnie z potrzebami regionu.

Bilans dokonań aeroklubów prezentowanych na walnych zgromadzeniach jest na ogół pozytywny, chociaż dość zróżnicowany pod względem bilansu sportowego. W dyskusjach i wnioskach na przyszłość dominują trzy sprawy: zwiększenie środków na działalność statutową (aby można było szkolić więcej młodzieży), duże braki w sprzęcie (szczególnie niepokoją niesprawne samoloty z powodu braku części zamiennych), nie najlepsze warunki socjalno-bytowe kadry zawodowej aeroklubów. Kierowane są one do władz naczelnych Aeroklubu PRL, gdyż nie są możliwe do załatwienia przez aerokluby regionalne we własnym zakresie. Sprawy nienowe. Będą musiały być przedmiotem obrad Krajowego Zjazdu APRL już po raz drugi, albo i trzeci. Ich pomyślnego rozwiązania szukać należy jednak nie tylko w samym Aeroklubie PRL, ponieważ są one sprzężone z innymi organizacjami lotniczymi i gospodarczymi.



Rys. Grzegorz Niewczas

HISTORIA i dzień dzisiejszy

W roku bieżącym obchodzimy kilka ważnych rocznic. Jedną z nich jest 35 rocznica ludowego Wojska Polskiego. 35 lat to okres wystarczająco długi, aby można było prześledzić w nim tendencje rozwojowe, przeobrażenia i wszystkie cechy charakterystyczne, właściwe dla naszego ludowego Wojska Polskiego jako armii nowego typu, armii państwa socjalistycznego. Na długim szlaku bojowym od Lenino do Berlina, w bitwach partyzanckich, jak również w okresie pokoju, ludowe Wojsko Polskie realizowało i nadal realizuje swą służebną powinność wobec Ojczyzny.

Kiedy na pierwszych wyzwolonych terenach naszego kraju obejmował władzę Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego, na lotniskach usytuowanych w rejonie Lublina lądowały w połowie sierpnia 1944 r. samoloty z biało-czerwonymi szachownicami. Należały one do polskich eskadr sformowanych w Związku Radzieckim. Sprawił to historyczny zbieg okoliczności.

W środowiskach lotników mówi się często o analogiach dat: 12 października 1943 — pierwszej historycznej bitwie ludowego Wojska Polskiego pod Lenino i 23 sierpnia 1944 — pierwszym locie bojowym w rejonie przyczółka warecko-magnuszewskiego wykonanym przez pilotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Sięganie do tradycji sierpnia 1944 r. ma jeszcze jeden historyczny dla lotników wojskowych aspekt. Oto uświadamiamy sobie, że są oni niemalże rówieśnikami Polski Ludowej.

Historię i dzień dzisiejszy ludowego Wojska Polskiego, w tym jego sił powietrznych, poznajemy z kart coraz to nowych książek. W dziedzinie upowszechniania książek lotniczych duże zasługi ma Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Dołożyło ono starań, aby w swym planie wydawniczym znalazły się tytuły ciekawe, poszukiwane i oczekiwane przez czytelników.

Jakie książki otrzymają czytelnicy książki lotniczej, a szczególnie jej miłośnicy, w 1978 r?

W dziedzinie książki historyczno-wojskowej godna odnotowania jest wartościowa praca Jana Celka pt. **„Historia Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego"**. Są to dzieje szkoły dęblińskiej od chwili jej powstania do 1975 r. W tym miejscu trzeba odnotować, iż tegoż autora ukazał się w 1965 r. „Zarys Historii Dęblińskiej Szkoły Lotniczej", książki, która dzisiaj uchodzi za unikat bibliofilski. Praca Jana Celka, która ukaże się w tym roku, będzie pod każdym względem obszerniejsza.

Kolejnym tomem z popularnonaukowej serii informatorów jest Izydora Kolińskiego **„Krótki informator o Wojsku Polskim w latach II wojny światowej. Tom 9. LOTNICTWO POLSKIE"**. Czytelnik znajdzie na kartach tej pracy kompedium wiedzy o udziale naszego lotnictwa w wojnie, o faktach, wydarzeniach, pułkach, eskadrach, dywizjonach.

Z dużym zaciekawieniem przyjmą czytelnicy od dawna oczekiwaną pracę zbiorową pt. **„Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918—1939"**. Będzie to tom studiów, w którym autorzy przedstawiają m.in. zagadnienia organizacji, produkcji sprzętu, lotnisk. Otrzymamy książkę dotyczącą naszego lotnictwa wojskowego w okresie międzywojennym, która będzie kolejnym przyczynkiem do jego wszechstronniejszego poznania.

Ponadto wiele interesujących faktów lotniczych zawierać będą prace Mariana Anusiewicza i Ireneusza Ruszkiewicza pt. **„Ludowe Wojsko Polskie 1943—1978"** oraz Edmunda Kosiarza pt. **„Bitwy na Bałtyku"**. W III tomie **„Historii Drugiej Wojny Światowej"** (dzieła historyków radzieckich), obejmującym wydarzenia w państwach europejskich od września 1939 roku do czerwca 1941 r., uważny czytelnik znajdzie wiele wydarzeń lotniczych.

Literaturę dokumentalną reprezentują dwa tytuły: Zbigniewa Januszkiewicza **„Gwiazdy w południe"** — drugie wydanie zbeletryzowanej opowieści dokumentalnej o służbie autora w lotnictwie wojskowym w latach 1951—1961 oraz Emila Kardina pt. **„Osłonięte skrzydło"**, czyli opowieść dokumentalna o walkach Armii Radzieckiej na terenach Polski południowej.

Spośród wielu pamiętników i wspomnień, które ukażą się w tym roku, znajdują się: Jerzego Bartosiaka **„Chłopcy z lotniczego zaciągu"** oraz Wacława Króla **„Za sterami odrzutowca"**. Pierwsze z nich to zbeletryzowane wspomnienia lotnika z okresu nauki w szkole dęblińskiej na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych; drugie natomiast jest pamiętnikiem pilota z okresu służby w ludowym lotnictwie polskim.

Powieść autobiograficzną reprezentuje Roman Brzozowski pt. **„Tarcza na niebie"**. Osnuta jest ona na tle walk 15 pułku artylerii przeciwlotniczej 1 Armii Ludowego Wojska Polskiego. W tym miejscu warto przypomnieć, że pierwsza książka o artylerii przeciwlotniczej ukazała się w 1966 r. Była to praca Jerzego Ostrowskiego pt. „Pierwszy przeciwlotniczy", osnuta na tle dziejów 1 samodzielnego dywizjonu artylerii przeciwlotniczej.

Z książek naukowo-technicznych ukaże się Jerzego Domańskiego **„1000 słów o samolocie i lotnictwie"**. Będzie to już III wydanie ilustrowanego słownika znaczeniowego z zakresu budowy samolotu, techniki pilotażu i historii lotnictwa. Zespół autorów: Eugeniusz Olearczyk, Mieczysław Sikorski i Henryk Tomaszek przygotował pokaźny tom pt. **„Eksploatacja samolotów — elementy teorii"**. Dokonują oni ocen niezawodności, trwałości i efektywności samolotów mających na celu poprawienie bezpieczeństwa latania i bardziej skutecznego działania. Inną pracą popularnonaukową o zasadach działania i technice wykorzystania urządzeń radiolokacyjnych będzie Zenona Mendygrała **„Radar — elektroniczny zwiadowca"** — II już wydanie ciekawie i przystępnie napisanej książki.

Dużym wydarzeniem edytorskim będzie wydanie jednotomowej popularnej, bogato ilustrowanej **„Encyklopedii techniki wojskowej"**, zawierającej około 6 tysięcy haseł w układzie alfabetycznym. Praca ta, obejmująca 160 arkuszy wydawniczych o zawartości wielu haseł lotniczych, dotyczy m. in. broni, uzbrojenia, wojskowego sprzętu technicznego i historycznego wielu państw.

Wydawnictwo MON dużo uwagi poświęca serii przyjętej z uznaniem przez szerokie grono odbiorców. Mam na myśli „Typy broni i uzbrojenia", czyli w skrócie TBU. Z tej serii otrzymamy zapowiadany już **„Samolot myśliwski MiG-19"** Piotra Bartoszewskiego, Krzysztofa Cieślaka **„Samolot bombowy SB-2"** oraz Krzysztofa Chołonieckiego i Adama Jończy **„Samolot myśliwski SPITFIRE"**. Każdy z zeszytów obejmuje monografię, budowę, zastosowanie, a w dwóch ostatnich tytułach także udział tych samolotów w okresie II wojny światowej.

W serii „Sensacje 20 wieku" w tym roku ukaże się jeden tytuł tematycznie związany z lotnictwem. Dotyczy on próby odpowiedzi na pytanie, co kryje się za wypadkami lotniczymi i morskimi w głośnym już na świecie „trójkącie Bermudów". Pisze o tym Maciej Janisławski w tomiku pt. **„Trójkąt śmierci"**.

W serii „Żółty tygrys", popularnej serii kieszonkowej, której nakład ponad 200-tysięczny sprzedawany jest w stosunkowo krótkim czasie, ukaże się kilka tytułów lotniczych. Walki radzieckiego lotnictwa morskiego z hitlerowską Kriegsmarine w strefie Bałtyku w latach 1943—1945 przedstawia Wiesław Fuglewicz w tomiku pt. **„Gwiazdy nad Bałtykiem"**. Z kolei kilka brawurowych akcji radzieckich pododdziałów pancernych, które zajmowały lotniska nieprzyjaciela na płytkim zapleczu frontu, opisuje Bolesław Jagielski w tomiku pt. **„Rozkaz opanować lotnisko"**. Migawki z kroniki bojowej 304 Dywizjonu Bombowego im. Ziemi Śląskiej w okresie bitwy o Atlantyk podaje Wacław Król w tomiku pt. **„U-booty poszły na dno"**. Wacław Malten kreśli działania radzieckiego lotnictwa myśliwskiego OPL w okresie blokady Leningradu w tomiku pt. **„Reflektory nad Newą"**. Najciekawsze epizody ze szlaku bojowego 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej przedstawia Jerzy Marciniak w tomiku pt. **„Taniec czarnej śmierci"**. Wreszcie o brytyjskiej operacji desantowej pod Dieppe w 1942 r. kreśli popularny szkic Ryszard Pietrzak w tomiku pt. **„Lądowanie o świcie"**.

Zasygnalizowanie kilkunastu książek Wydawnictwa MON lotniczych lub tematycznie związanych z lotnictwem na rok 1978 pozwoli naszym Czytelnikom na wcześniejsze zainteresowanie się określonymi tytułami oraz umożliwi ich ewentualne wcześniejsze nabycie w księgarni.

TADEUSZ MALINOWSKI

10 najlepszych wyników szybowcowych 1977

Zestawił:
HENRYK KUCHARSKI

WYSOKOŚĆ ABSOLUTNA

Rekord świata: Paul F. Bikle (USA) – 14 102 m (1961 r.)
Rekord Polski: Stanisław Józefczak, pasażer – Jan Tarczoń (Nowy Targ) – 12 560 m (1966 r.).
Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników – 8 872 m (1976 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1977 r. – 7 615 m

1. Barbara Prinke (Bydgoszcz) – 9 000 m
2. Marek Mojak (Krosno) – 8 600 m
3. Mieczysław Gałuszka (Krosno) – 7 900 m
4. Jan Gałuszka (Krosno) – 7 600 m
5. Witold Wiśniewski (Stalowa Wola) – 7 500 m
6. Hieronim Kowalski (Poznań) – 7 350 m
7. Stanisław Stachurski (Stalowa Wola) – 7 250 m
8. Jan Domeradzki (Bydgoszcz) – 7 050 m
9. Marek Ring (Krosno) – 7 000 m
10. Tadeusz Mączek (Poznań) – 6 900 m

PRZEWYŻSZENIE

Rekord świata: Paul F. Bikle (USA) – 12 894 m (1961 r.)
Rekord Polski: Stanisław Józefczak, pasażer Jan Tarczoń (Nowy Targ) – 11 680 m (1966 r.)
Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników – 7 020,5 m (1967 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1977 r. – 6 055 m

1. Barbara Prinke (Bydgoszcz) – 6 750 m
2. Marek Mojak (Krosno) – 6 400 m
3. Jan Domeradzki (Bydgoszcz) – 6 350 m
4. Tadeusz Mączek (Poznań) – 6 100 m
5. Jolanta Ziobro (Krosno) – 5 950 m
6. Henryk Świerczewski (Inowrocław) – 5 900 m

7–8. Mieczysław Gałuszka (Krosno) – 5 800 m
Kazimierz Wrona (Szczecin) – 5 800 m
9–12. Mieczysław Herzyk (Gliwice) – 5 750 m
Hieronim Kowalski (Poznań) – 5 750 m
Bogusław Węgierski (Bydgoszcz) – 5 750 m
Andrzej Wolniak (Jelenia Góra) – 5 750 m

PRZELOT OTWARTY

Rekord świata: Hans Werner Grosse (RFN) – 1 460,8 km (1972 r.)
Rekord Polski: Jan Wróblewski (Bydgoszcz) – 848,9 km (1969 r.)
Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników – 602,45 km (1967 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1977 r. – 569,7 km

1. Adela Dankowska (Leszno) – 837 km
2. Julian Ziobro (Krosno) – 750 km*

3–4. Stanisław Stachurski (Stalowa Wola) – 520 km
Witold Wiśniewski (Stalowa Wola) – 520 km

5. Elżbieta Malkiewicz (Gdańsk) – 517 km
6. Wojciech Mackiewicz (Elbląg) – 515 km
7. Janusz Wróblewski (Gliwice) – 512 km
8. Tadeusz Zasępa (Częstochowa) – 510 km

9–15. Jan Bala (Słupsk), Teresa Ćwik (Wrocław), Władysław Dziadowicz (Dęblin), Henryk Gajownik (Włocławek), Stanisław Kostecki (Piotrków), Elżbieta Kurkiewicz (Gdańsk), Eugeniusz Woźniak (Inowrocław) – po 508 km

*) po trasie łamanej

PRZELOT DOCELOWY

Rekord świata: Hans Werner Grosse (RFN) – 1 231,8 km (1974 r.)
Rekord Polski: Franciszek Kępka, pasażer Edward Łopato (Bielsko-Biała) – 636,6 km (1962 r.)
Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników – 527,3 km (1971 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1977 r. – 511 km

1–2. Stanisław Stachurski (Stalowa Wola) – 520 km
Witold Wiśniewski (Stalowa Wola) – 520 km
3. Janusz Wróblewski (Gliwice) – 512 km
4. Tadeusz Zasępa (Częstochowa) – 510 km
5–11. Jan Bala (Słupsk), Teresa Ćwik (Wrocław), Władysław Dziadowicz (Dęblin), Henryk Gajownik (Włocławek), Stanisław Kostecki (Piotrków), Elżbieta Kurkiewicz (Gdańsk), Eugeniusz Woźniak (Inowrocław) – po 508 km

PRZELOT DOCELOWO-POWROTNY

Rekord świata: Karl Striedieck (USA) – 1 634,7 km (1977 r.)
Rekord Polski: Henryk Muszczyński (Ostrów Wlkp. – 821,3 km (1975 r.)
Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników – 528,4 km (1975 r.)
Pzeciętna 10 najlepszych wyników 1977 r. – 374,4 km

1. Adela Dankowska (Leszno) – 574 km
2. Jerzy Adamkiewicz (Kielce) – 518 km
3. Stefan Makne (Poznań) – 366 km
4. Andrzej Bylok (Bielsko-Biała) – 330 km

5–10. Bogdan Adamczuk (Wrocław)
Aleksander Golinczak (Wrocław)
Wacław Kokot (Wrocław)
Włodzimierz Przybyła (Olsztyn)
Stefan Szykasiuk (Wrocław)
Jerzy Śnitko (Olsztyn) – po 326 km

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE DOCELOWO-POWROTNEJ 300 KM

Rekord Polski: Julian Ziobro (Krosno) – 122,691 km/h (1977 r.)
Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników – 114,055 km/h (1977 r.)

1. Julian Ziobro (Krosno) – 122,69 km/h
2. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) – 117,75 km/h
3. Henryk Poźniak (Stalowa Wola) – 117,38 km/h
4. Henryk Muszczyński (Leszno) – 115,86 km/h
5. Marek Małolepszy (Radom) – 114,15 km/h
6. Stanisław Kluk (Stalowa Wola) – 110,93 km/h
7. Stanisław Witek (Wrocław) – 110,78 km/h
8. Mirosław Królikowski (Warszawa) – 110,77 km/h
9. Stanisław Zientek (Bielsko-Biała) – 110,28 km/h
10. Andrzej Kanigowski (Warszawa) – 109,96 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE DOCELOWO-POWROTNEJ 500 KM

Rekord Polski: Franciszek Szachowicz (Warszawa) – 79,947 km/h (1976 r.)

1. Jerzy Adamkiewicz (Kielce) – 78,22 km/h
2. Adela Dankowska (Leszno) – 67,70 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 100 KM

Rekord świata: Ken B. Briegleb (USA) – 165 348 km/h (1974 r.)
Rekord Polski: Stanisław Kluk (Stalowa Wola) – 152,73 km/h (1973 r.)
Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników – 118,509 km/h (1976 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1977 r. – 107,663 km/h

1. Jerzy Makula (Gliwice) – 116,00 km/h
2. Jan Kubica (Bielsko-Biała) – 115,20 km/h
3. Stefan Makne (Poznań) – 112,80 km/h
4. Lechosław Lipski (Słupsk) – 112,00 km/h
5. Tadeusz Mikołajczyk (Włocławek) – 111,27 km/h
6. Franciszek Grzegorczyk (Kielce) – 107,58 km/h
7. Wiesław Balonis (Białystok) – 102,00 km/h
8. Krzysztof Bednarek (Świdnik) – 101,90 km/h
9. Witold Wiśniewski (Stalowa Wola) – 99,06 km/h
10. Henryk Toboła (Słupsk) – 98,82 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 200 KM

Najlepszy wynik krajowy: Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) i Henryk Muszczyński (Ostrów Wlkp.) – po 117,71 km/h (1975 r.)
Rekordowa przeciętna 10 wyników – 111,771 km/h (1976 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1977 r. – 91,734 km/h

1. Julian Ziobro (Krosno) – 116,02 km/h
2. Henryk Toboła (Słupsk) – 116,00 km/h
3. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) – 102,80 km/h
4. Jan Bala (Słupsk) – 95,53 km/h
5. Jan Pisarkiewicz (Łódź) – 92,86 km/h
6. Krzysztof Bednarek (Świdnik) – 92,57 km/h
7. Stanisław Kluk (Stalowa Wola) – 91,54 km/h
8. Stanisław Witek (Wrocław) – 91,02 km/h
9. Henryk Muszczyński (Leszno) – 90,00 km/h
10. Jan Kubica (Bielsko-Biała) – 89,00 km/h

"SKRZYDLATA" klasyfikuje szybowników

1. JULIAN ZIOBRO (Aeroklub Podkarpacki) — 49 pkt.
2. FRANCISZEK KĘPKA (Aeroklub Bielsko-Bialski — 36 pkt.
3. STANISŁAW KLUK (Aeroklub Stalowowolski) — 24 pkt.
4. ADELA DANKOWSKA (Aeroklub Leszczyński) — 20 pkt.
5. STANISŁAW WUJCZAK (Aeroklub Leszczyński) — 18 pkt.
6. STEFAN MAKNE (Aeroklub Poznański) — 16 pkt.
7. WITOLD WIŚNIEWSKI (Aeroklub Stalowowolski) — 15,5 pkt.
8. STANISŁAW WITEK (Aeroklub Wrocławski) — 15 pkt.

9—10. HENRYK POŻNIAK (Aeroklub Stalowowolski)
HENRYK MUSZCZYŃSKI (Aeroklub Leszczyński) — po 14 pkt.

ZESPOŁOWO:

1. AEROKLUB PODKARPACKI — 81 pkt.
2. AEROKLUB STALOWOWOLSKI — 69 pkt.
3. AEROKLUB LESZCZYŃSKI — 56 pkt.
4. AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI — 55 pkt.
5. AEROKLUB POZNAŃSKI — 35,75 pkt.

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 300 KM

Rekord świata: Walter Neubert (RFN) – 153,43 km/h (1972 r.)
Rekord Polski: Edward Makula (Katowice), pasażer John Serafin – 122,063 km/h (1974 r.)
Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników – 106,396 km/h (1976 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1977 r. – 103,241 km/h

1. Julian Ziobro (Krosno) – 113,48 km/h
2. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) – 111,17 km/h
3. Stanisław Kluk (Stalowa Wola) – 105,69 km/h
4. Henryk Jurczak (Poznań) – 105,36 km/h
5. Henryk Poźniak (Stalowa Wola) – 102,03 km/h
6. Henryk Muszczyński (Leszno) – 101,35 km/h
7. Janusz Centka (Leszno) – 99,05 km/h
8. Jerzy Makula (Gliwice) – 98,77 km/h
9. Piotr Wojda (Białystok) – 98,62 km/h
10. Mirosław Królikowski (Warszawa) – 96,89 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 400 KM

Najlepszy wynik krajowy: Julian Ziobro (Krosno) – 115,81 km/h (1977 r.)
Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników – 93,518 km/h (1976 r.)

1. Julian Ziobro (Krosno) – 115,81 km/h
2. Stanisław Wujczak (Leszno) – 96,81 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 500 KM

Rekord świata: Edward Pearson (Rodezja) – 143,04 km/h (1976 r.)
Rekord Polski: Edward Makula (Katowice), pasażerka Adela Orsi – 114,86 km/h (1974 r.)
Rekordowa przeciętna 10 najlepszych wyników – 105,620 km/h (1974 r.)

1. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) – 113,60 km/h
2. Stanisław Wujczak (Leszno) – 102,57 km/h*
3. Stanisław Witek (Wrocław) – 82,33 km/h
4. Stanisław Kluk (Stalowa Wola) – 80,10 km/h

* – trójkąt 2 x 315 km = 630 km

"ZŁOTY CUMULUS" dla Juliana Ziobry

"BIAŁY CUMULUS" dla Adeli Dankowskiej

"CUMULUSOWE NIEBO" dla Aeroklubu Podkarpackiego



Po raz trzynasty publikujemy listy dziesięciu najlepszych wyników szybowcowych roku. Zgodnie z naszą tradycją, zestawienia obejmują najlepsze wyniki polskich pilotów w konkurencjach **wysokościowych, odległościowych i prędkościowych** — tych, w których zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI ustanawia się rekordy oraz dodatkowo tych, które cieszą się dużą popularnością wśród pilotów i organizatorów latania szybowcowego. Notujemy wyniki uzyskane na szybowcach **jedno- i dwumiejscowych.** Są to więc zestawienia wyników najlepszych bezwzględnie.

Zasady naszej klasyfikacji są następujące: **za 1 miejsce — 10 pkt.; za drugie — 9 pkt. ... za 10 miejsce — 1 pkt.,** z tym iż **wynik uzyskany w jednym locie liczy się tylko raz.** Oczywiście do klasyfikacji zaliczany jest wynik **wyżej punktowany. O miejscu pilota w ogólnej klasyfikacji decyduje suma jego punktów. W klasyfikacji zespołowej liczy się suma punktów zdobytych przez pilotów — członków danego aeroklubu.**

Zwycięzcom naszej klasyfikacji przyznajemy honorowe wyróżnienia: „ZŁOTY CYMULUS" — dla pilota (pilotki) za pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej; „BIAŁY CUMULUS" — dla najwyżej sklasyfikowanej pilotki; „CUMULUSOWE NIEBO" — dla aeroklubu, którego piloci zdobyli łącznie największą liczbę punktów.

Zdobywcą **„ZŁOTEGO CUMULUSA"** za **1977 r.** został, po raz drugi z kolei, aktualny wicemistrz świata w klasie otwartej, **JULIAN ZIOBRO z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie.** Ten znakomity pilot również w ubiegłym roku latał bardzo równo i na bardzo wysokim poziomie. W pełni zasłużył sobie na nasze honorowe wyróżnienie szybownika roku. Wicemistrzowi świata i reprezentantowi na tegoroczne mistrzostwa świata w Chateauroux serdecznie gratulujemy kolejnego sukcesu.

Na dwóch następnych miejscach w naszej klasyfikacji znaleźli się dwaj dalsi reprezentanci kraju na te mistrzostwa — **FRANCISZEK KĘPKA z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego i STANISŁAW KLUK z Aeroklubu Stalowowolskiego.** Medaliści mistrzostw świata z lat poprzednich, również w ubiegłym roku potwierdzili swój wielki talent i nie mniejsze możliwości, które zapewne — wierzymy w to — procentować będą w batalii szybowników świata pod niebem Francji. Dodać warto, że również czwarty reprezentant Polski na XVI SMS, **STANISŁAW WITEK z Aeroklubu Wrocławskiego** jest w pierwszej dziesiątce naszej klasyfikacji, na ósmym miejscu. W Chateauroux z pewnością nie będzie chciał w niczym odstawać od naszej medalowej trójki.

Wysokie czwarte miejsce w ogólnej klasyfikacji ale pierwsze wśród kobiet zajęła **ADELA DANKOWSKA z Aeroklubu Leszczyńskiego.** Jako jedyna kobieta znalazła się w najlepszej dziesiątce. Zapewniły jej to dwa kolejne rekordy świata ustanowione w 1977 r. Instruktorka leszczyńskiego CWL bezapelacyjnie zdobyła więc **„BIAŁEGO CUMULUSA",** przeznaczonego dla szybowniczki roku. To honorowe wyróżnienie zdobyła po raz pierwszy. Mamy nadzieję, że „BIAŁY CUMULUS" będzie dla niej równie miły jak wiele innych wyróżnień w bogatej kolekcji sportowych trofeów dziesięciokrotnej rekordzistki świata i medalistki Lilienthala. Serdecznie gratulujemy.

Gratulujemy również wszystkim pozostałym szybownikom, którzy uplasowali się w pierwszej dziesiątce pilotów roku. Niewątpliwie szczególną satysfakcję z tego może mieć zwłaszcza **Witold Wiśniewski z Aeroklubu Stalowowolskiego,** który jest jedynym pilotem spoza czołówki krajowej. Życzymy temu ambitnemu pilotowi, aby wywalczył na trwałe miejsce w tej czołówce.

„CUMULUSOWE NIEBO" zdobył AEROKLUB PODKARPACKI w Krośnie. Na to honorowe wyróżnienie zespołowe obok znakomitego Juliana Ziobry zapracowali także: **Marek Mojak, Mieczysław Gałuszka, Jan Gałuszka, Jolanta Ziobro** i **Marek Ring.** Podkreślić należy, że ta piątka pilotów wsparła swego szefa wyszkolenia punktami zdobytymi w lotach wysokościowych. Nasza klasyfikacja stara się wychodzić naprzeciw wszechstronnej działalności szybowcowej aeroklubów regionalnych. Opłaci się więc pamiętać także o zaniedbanym nieco w naszym szybownictwie lataniu wysokościowym. Serdecznie gratulujemy Aeroklubowi Podkarpackiemu i jego szybownikom „CUMULUSOWEGO NIEBA".

Gratulacje należą się również pozostałym czterem aeroklubom — **Stalowowolskiemu, Leszczyńskiemu, Bielsko-Bialskiemu** i **Poznańskiemu,** które znalazły się w najlepszej piątce klasyfikacji zespołowej. Dziękujemy również pozostałym 20 aeroklubom, których piloci zostali sklasyfikowani w naszych zestawieniach (łącznie 25 aeroklubów) za ambitną działalność w rozwoju wyczynu szybowcowego.

Dziękujemy też wszystkim pilotom, którzy wywalczyli miejsca na naszych listach i tym, którzy o te miejsca walczyli. Dziękujemy również ich aeroklubom. Zachęcamy wszystkich do aktywnego latania również w bieżącym sezonie. Najlepsze rezultaty prosimy skrzętnie notować, m. in. po to, by móc je pod koniec roku przesłać do naszej redakcji. Posłużą one nam do zestawienia rezultatów za rok bieżący i będą stanowić podstawę do naszych honorowych „CUMULUSÓW" za 1978 r. Chcielibyśmy bowiem kontynuować naszą, wydaje się pożyteczną klasyfikację. Pozwala ona bowiem m. in. spojrzeć na nasze szybownictwo z jeszcze jednej strony, uwidaczniając jego atuty i niedostatki oraz tendencje w lataniu szybowcowym obecnej doby. Jest przy tym dodatkowym dopingiem dla szerokich rzesz szybowników w doskonaleniu swoich umiejętności a dla najlepszych — także dodatkową, honorową gratyfikacją za ich wybitne osiągnięcia sportowe.

W mozolnym zestawieniu wyników pomogła nam jak zwykle **Urszula Śliwak** z Wydziału Szybowcowego Aeroklubu PRL oraz CWL Leszno, aerokluby regionalne i piloci, którzy na naszą prośbę opublikowaną w kilku numerach „SP" przesłali do redakcji najlepsze rezultaty szybowcowe 1977 r. Bardzo im za to dziękujemy.

HEK

Zdjęcia: H. Kucharski (2) i L. Zieleskowski

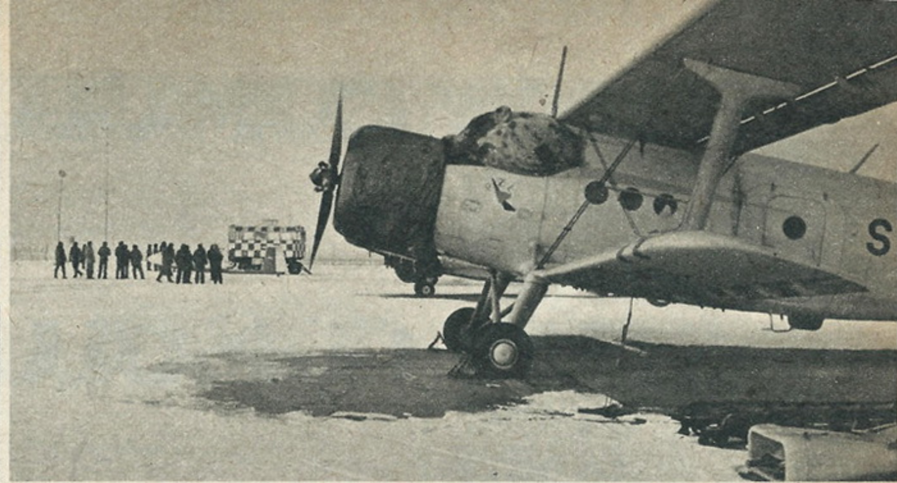


JULIAN ZIOBRO



ADELA DANKOWSKA





W siedemdziesiątej minucie po starcie z Okęcia pod skrzydłami An-2, w barwach Instytutu Lotnictwa, ukazuje się Kętrzyn. Podchodzimy do lądowania. Tak oto w sposób niezwykle przyjemny dotarłem do ośrodka szkolenia agrolotników. Już z powietrza gapiłem się na wielkie połacie ziemi przykryte śniegiem, rozmyślając o bogactwie zasiewów i upraw niewidzialnych teraz zimą, a także niedostrzegalnych dla mieszczucha z trudnością odróżniającego żyto od jęczmienia.

Tutaj w Kętrzynie istnieje od niedawna niezwykła, jedyna w Polsce szkoła przygotowująca do zawodu agrolotnika. Niezwykła to szkoła. Powstała, można śmiało powiedzieć, wbrew wszelkim przypuszczeniom. Powstała z potrzeby społecznej.

Najwygodniej zapewne byłoby zbudować zespół budynków, powołać kadrę nauczycieli, zakupić samoloty, części zamienne i paliwo, a następnie poprosić chętnych do pracy lotniczo-rolniczej. Może i taki sposób jest dobry. Ale, nam się bardzo spieszy. Wyprzedzamy nieraz czas, nie patrząc na trudności, niedostatki, nie oglądając się na gotowe, eleganckie biurka i fotele. Patrząc na zabudowania, bardzo ubożuchne, Aeroklubu Kętrzyńskiego, na sprzęt ściśnięty w brezentowych namiotach udających hangary agrolotnicze, pomyślałem o tym wyprzedzaniu czasu, o piekielnym pośpiechu. I teraz wyjaśnienie podstawowe: Tu w Kętrzynie spotykam się z wynikami inicjatyw, współpracy Instytutu Lotnictwa w Warszawie, Aeroklubu Kętrzyńskiego i Technikum Mechanizacji Rolnictwa w pobliskim Karolewie. Inicjatywa ludzi z tych właśnie ośrodków, wspartа wysokim autorytetem i pomocą płynącą ze strony gospodarzy tego rejonu: władz politycznych, administracyjnych i społeczeństwa sprawiła, że uczestniczę w historycznym dla Kętrzyna wydarzeniu: wręczeniu pierwszych państwowych licencji lotniczych wychowankom tutejszego Technikum. Kto mógł sobie wyobrazić takie wydarzenie przed, powiedzmy, kilkunastoma laty!

Jerzy Wróblewski, sekretarz Komitetu Miejskiego PZPR i jednocześnie prezes Aeroklubu Kętrzyńskiego, opowiada mi o narodzinach klubu lotniczego i agrolotnictwa. Wszystko zaczęło się — mówi prezes — w roku 1972, kiedy zrodziła się myśl powołania Kętrzyńskiego Zjednoczenia Rolniczo-Przemysłowego. Pomysł został zaakceptowany, a następnie powstały odpowiednie zespoły realizujące zamierzenia. Oprócz niezbędnego sprzętu naziemnego nie mogło — w nowoczesnym rolnictwie zabraknąć sprzętu lotniczego. Kiedy zaczęto się rozglądać za takim sprzętem, z pomocą przyszedł nam Instytut Lotnictwa. Nie ukrywajmy tego — z pomocą przyszedł dyrektor naczelny IL inż. **Zbigniew Pawlak**. Utworzono zatem w Kętrzynie poligon doświadczalny Instytutu Lotnictwa, ośrodek filialny (70 minut lotu ze stolicy!) ściśle związany z Akademią Rolniczo-Techniczną w Olsztynie, a także naszą szkołą — Technikum Mechanizacji Rolnictwa. W roku 1973, dokładnie 5 maja, powołano do życia Aeroklub Kętrzyński z 24-osobowym zarządem. Aeroklub nasz — mówi prezes — jest związany z miejscowymi zakładami pracy, które nie skąpią pomocy w miarę swych możliwości. Ale aeroklub nasz nie mógłby funkcjonować należycie, gdyby nie pomoc Instytutu Lotnictwa. Ani przyznane nam przez APRL etaty, których nie można policzyć na palcach jednej ręki, ani sprzęt, nie pozwalałyby na szkolenie agrolotników.

Jak przyjęto w terenie samoloty rolnicze? Do pierwszych zabiegów z powietrza większość rolników podchodziła nieufnie. Dopiero, jak zobaczono efekty, to każdy — od właściciela maleńkiej działki do kierowników wielkich zespołów rolniczych, chciał mieć pomoc „powietrznego traktora". Łączymy obecnie nasze wysiłki, aby zaspokoić potrzeby możliwie największej liczbie chętnych. Ale w pełni to będziemy mogli uczynić — dodaje — gdy zbudujemy porządny hangar i odpowiednią stację paliwową. Kiedy aeroklub rozpoczynał swą działalność, niewiele było sprzętu, przeważnie szybowców. W 1973 roku piloci nasi wylatali tylko 116 godzin. W 1974 — 374 godz., w 1975 — 1 318 godz., a w 1977 — 2 417 godz. Obecnie park maszyn został wzbogacony, szczególnie o motoszybowce, dwumiejscowe „Ogary" i samoloty Zliny-42. W roku bieżącym, nasz główny mecenas Instytut Lotnictwa zapowiada dostarczenie dalszych maszyn: samolotów, w tym An-2 i śmigłowca.

W 1975 r. w oparciu o porozumienie zawarte między władzami województwa, a Zjednoczeniem Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PZL", rozpoczęto szkolenie agrolotników z Technikum. Można by wyliczać bardzo dokładnie godziny i liczbę wyszkolonych w Kętrzynie instruktorów i pilotów, ale ograniczę się do podania dwóch charakterystycznych liczb. W 1975 roku wyszkolono u nas 8 instruktorów na motoszybowcach „Ogar". W 1976 roku nasi uczniowie-piloci wykonali łącznie 10 443 loty. Dziś po egzaminie państwowym wręczono kilkadziesiąt licencji pilotom samolotowym, uczniom naszego Technikum. Jest to niewątpliwy sukces kadry instruktorskiej i wynik pomocy jakiej udzielał nam i udziela Instytut Lotnictwa.



Z trybuny walnego zgromadzenia Aeroklubu Kętrzyńskiego przemawia inż. Zbigniew Pawlak, dyrektor naczelny Instytutu Lotnictwa.





Mgr inż. Henryk Fryc, dyrektor Technikum Mechanizacji Rolnictwa w Karolewie.



Jerzy Wróblewski, sekretarz Komitetu Miejskiego PZPR i prezes Aeroklubu Kętrzyńskiego ● Powyżej samoloty z Kętrzyna i pierwsi piloci ze swoim instruktorem Witoldem Traczem z IL.

Po wypowiedzi sekretarza zastanawiam się nad siłą inicjatywy, często nazywanej oddolną, nad niezwykłym uporem ludzi nie zrażających się żadnymi przeciwnościami, jeśli tylko chodzi o dobro sprawy. A w tym przypadku sprawą tą jest żywność. Można by, na przykład, odgrodzić Instytut Lotnictwa drutem kolczastym, zamknąć specjalistów w hermetycznych gabinetach i laboratoriach — niechby tam badali, mierzyli, liczyli i sprawdzali lub wynajdywali najdoskonalsze metody oprysku i opylania z samolotów. Byłaby to metoda z pewnością dobra dla nauki, ale nie dla życia, dla potrzeb na dziś, na co dzień. Nie dziwimy się zatem, że Instytut Lotnictwa praktycznie, bezpośrednio, włączył się do prac agro, dosłownie w każdej postaci: naukowej, dodajmy na najwyższym poziomie, technicznej, pedagogicznej... lista byłaby długa. Uruchomiono wszystkie możliwe środki i założono ośrodek zwany roboczo poligonem doświadczalnym. Do szkolenia pilotów agro od-

ZAPACH

CHLEBA







Bożysława Garbarczyk (z lewej) i Leszek Madziar, uczniowie Technikum Mechanizacji Rolnictwa.



„Ogar" idzie na start (u góry), a mgr inż. Ryszard Witkowski z IL pokazuje nam oceny pilotów śmigłowcowych.

delegowano własnych, lub zapewniono dopływ, najlepszych specjalistów z całej Polski.

Dyrektor IL inż. **Zbigniew Pawlak** uważa, że tutaj w Kętrzynie powstaje świadomy lotnik-rolnik. Pilot, nie tylko obeznany z działaniem aparatury agro i samolotu, ale pilot zdający sobie dokładnie sprawę z takiego, a nie innego, wykorzystania danego nawozu, danej substancji chemicznej czy pestycydu. Jednym słowem lotnik, ale znający ziemię i jej potrzeby. Tego, niestety, nie nauczy się pilotów, nie rolników, na kursie nawet najlepiej zorganizowanym.

Pilot-rolnik — mówi dyr. Pawlak — będzie wiedział co się dzieje na ziemi i w powietrzu. Praca jego nie będzie już wymagała specjalistycznego nadzoru. Dzięki współpracy z Akademią Rolniczą w Olsztynie powstanie w przyszłości zespół agrolotników wyższej rangi, zdolnych do organizowania baz agrolotniczych i kierowania większymi zespołami. Kiedy wspominam o widocznych niedostatkach, dyrektor Pawlak zapewnia, podobnie jak to uczynił przemawiając podczas walnego zgromadzenia Aeroklubu Kętrzyńskiego, że kłopoty bieżące szybko znikną. Nic nie rodzi się przecież bez trudności. Odpowiedni sprzęt zostanie zabezpieczony. Mamy — mówi — dostateczne środki, hangar będzie zbudowany tak jak i baza paliwowa, ale dyrektor apeluje także do władz województwa olsztyńskiego o pomoc przy pracach montażowych, bo przecież Kętrzyn pracować będzie również dla całego województwa. Dyrektor nie traci ani na chwilę szczerego zapału, poświęcenia dla rozwoju właśnie kętrzyńskiego ośrodka agrolotniczego. Wiem, że widzi już gotowy, piękny hangar wypełniony samolotami, bazę paliwową, no i liczne pomieszczenia dla instruktorów, którzy zechcą zaszyć się w te leśne ostępy oraz jak najlepsze warunki dla pracy uczniów-pilotów, przyszłych agrolotników.

No dobrze, a jak widzi zagadnienia agrolotnicze dyrektor Technikum Mechanizacji Rolnictwa mgr inż. **Henryk Fryc?** Dyrektor nie ukrywa swej radości. Młodzież nasza — mówi — rekrutuje się, o czym nie wszyscy wiedzą, wyłącznie z zasadniczych szkół mechanizacji rolnictwa z całego kraju. I szkoły te stanowią podbudowę dla pracy przyszłych agrolotników! Program tych szkół i naszego technikum jest zbieżny, ale... tylko zbieżny. W Technikum uczeń spędza trzy lata na specjalizacji agrolotniczej. Oczywiście, na każdym roku istnieje tylko jedna klasa dla przyszłych agrolotników, nie wszyscy uczniowie Technikum chcą zostać, ani też nie muszą być lotnikami. Ale naszym uczniom musimy dać także świadectwa dojrzałości. Proszę zatem wyobrazić sobie jak trudne są zadania, jakie stawiamy przed uczniami i nauczycielami. Program jest bardzo bogaty, gdy chodzi o zagadnienia rolnicze i ogólnokształcące, a tu przecież dochodzi jeszcze lotnictwo wraz ze swoją specyfiką techniczną i nawet — sportową. Wydaje się, że w przyszłości, jeśli chcemy szkolić agrolotników, odpowiedniej reorganizacji muszą ulec programy szkolenia. Widzę tu możliwość pomocy, sugestii ze strony zarówno Ministerstwa Komunikacji jak i Ministerstwa Oświaty i Wychowania. Wydaje mi się, że więcej czasu potrzeba na szkolenie praktyczne. Zasób wiedzy, który uzyskali uczniowie naszego Technikum w Karolewie z przedmiotów zawodowych, wystarcza aby mogli zawód wykonywać solidnie.

Dyrektor, jak każdy troskliwy wychowawca, przestrzega również za naszym pośrednictwem młodzież technikum, aby nie ważyła się — tak powiedział dosłownie — nie przystąpić do egzaminów dojrzałości! Co to za agrolotnik bez matury — dodaje. A świadectwo dojrzałości otworzy przecież naszym technikom dalsze perspektywy kształcenia się na wyższej uczelni w Olsztynie. Wspominam o tym — mówi dyr. Fryc — bo znam objawy samouspokojenia młodzieży, która pragnie jak najszybciej zakończyć naukę w technikum uważając, że to powinno wystarczyć. Mamy doświadczenia wieloletnie, że ci co ukończyli Technikum, a nie zdobyli matury, po paru latach wracają, jak bumerang do starej „budy" aby jednak to świadectwo otrzymać. Tylko ci tracą niepotrzebnie zbyt dużo czasu, a przecież mogli od razu zdobyć wszystko.

Jeśli chodzi o młodzież Technikum — mówi dyrektor — to cechuje ją ogromna wytrwałość i świadomość celów. Pracują przecież dużo więcej i ciężej niż w normalnym technikum. Chciałbym, aby wszyscy nasi uczniowie wytrwali w swoich zamierzeniach. Aby za bardzo dobrą klasą agrolotniczą trzecią — podążała klasa druga i pierwsza. Wszyscy oni dobrze wiedzą, że solidną nauką już dziś pomagają krajowi w poprawie wyżywienia, a wkrótce wszystkie trudności wspólnie zostaną przezwyciężone ku satysfakcji całego społeczeństwa.

Jacy są ci uczniowie Technikum Mechanizacji Rolnictwa? Nie dam rady porozmawiać nawet pobieżnie ze wszystkimi, którzy w styczniu br. otrzymali licencje pilotów. Zwracam się zatem tylko do kilku, rozpoczynając naturalnie od jedynaczki, **Bożysławy Garbarczyk.** Kiedy wyrażam moje zdziwienie, że spotykam tutaj wśród krzepkich agrolotników słabiutką dziewczynę, którą trudno sobie wyobrazić przy tej bardzo ciężkiej pracy, szybko otrzymuję wyjaśnienie. Będzie tu w Kętrzynie pracowała jako instruktor. Tak, tutaj! Jej plany życiowe zakładają pobyt około 7—10-letni. Chce się jeszcze bliżej związać z Instytutem Lotnictwa. Młodziutka, bardzo energiczna i chociaż ma na swym koncie dopiero około 80 godzin spędzonych w powietrzu, to zdobyła uprawnienia na maszynach, które dla wielu, nawet doświadczonych pilotów, są jeszcze marzeniem. Oto te maszyny: „Ogar", Zlin-42 i PZL-110 — wystarczy? W Kętrzynie jest od 1975 roku. Przedtem latała w Aeroklubie Łódzkim. Kierownik **Alojzy Górny** z AŁ może być dumny ze swej dawnej szybowniczki!

Leszek Madziar pochodzi z województwa szczecińskiego. On również ma wytyczony, jasny cel: zostać pilotem agro i wrócić w rodzinne strony, na rolę, do baz agrolotniczych. Zamierza także rozszerzać swą rolniczą wiedzę poprzez studia zaoczne. Ma za sobą „Ogara" i Zlina-42. W tym roku przesiada się na An-2.

Julian Skubisz ma 21 lat. Jest uczniem III kl. Technikum. Jest także jednym z grupy nowo wyszkolonych po raz pierwszy, pilotów śmigłowcowych. Po pilotażu szybowcowym latał na „Ogarze", a potem na śmigłowcu Mi-2. Śmigłowcami jest zachwycony. Pilotaż wiropłata bardziej mu odpowiada, jest ciekawszy. Jak sobie wyobraża dalszą karierę? Chce zdobyć wszystkie uprawnienia agrolotnicze, skończyć szkołę i zacząć pracę. Pochodzi ze wsi. Zna się na rolnictwie i temu rolnictwu chce służyć jak najlepiej tylko potrafi. Wkrótce, w tym roku, będą latać ze zbiornikami agro w pełnym rynsztunku. Jego instruktor mgr inż. **Ryszard Witkowski** z IL-u, pilot doświadczalny, jeden z pionierów latania na śmigłowcach w Polsce i wybitny specjalista w tej dziedzinie, jest najzupełniej spokojny i w pełni zadowolony ze swoich podopiecznych. Latali — mówi — nie w warunkach cieplarnianych, a podczas trudnych nieraz sytuacji pogodowych. Jestem pewien, że dadzą sobie radę również przy trudnych pracach agro.

I jeszcze z jednym z uczniów rozmawiałem. Tym razem z nowo kreowanym radiotelegrafistą. **Witold Nowak** ma 18 lat. Jest dopiero na pierwszym roku nauki w Technikum, a już otrzymał uprawnienia radiotelegrafisty do obsługi szybowców. Mówi, że miał wyjątkowe szczęście, że się tu do Kętrzyna dostał, bo pochodzi z okolic, gdzie nie ma i nie było nigdy aeroklubu. Nie miałby najmniejszej zatem okazji związania się z lotnictwem. Lata teraz na szybowcach. Będzie starał się zdobyć dalsze uprawnienia, bo miejsce swoje widzi zarówno w lotnictwie jak i rolnictwie.

Inżynier Witkowski szkolił pilotów śmigłowcowych, **Witold Tracz,** również z IL-u, pilot doświadczalny, wybitny instruktor i wychowawca młodzieży, szkolił pilotów samolotowych. Kiedy pytam jak ocenia postępy swych uczniów, otrzymuję odpowiedź pełną samych pochwał. Mówi nawet o sukcesie szkoleniowym i bardzo, bardzo zdolnej młodzieży. Przyjechałem tu — dodaje — chyba na tydzień, a tymczasem... pełne siedem miesięcy.

Kierownik aeroklubu **Konrad Wiliński** od niedawna pełni tu swe funkcje (poprzednio pracował w Aeroklubie Białostockim). Stary, doświadczony lotnik. I on pełen jest słów uznania dla entuzjazmu i osiągnięć młodzieży, w większości przecież członków Aeroklubu Kętrzyńskiego. Cieszy się, że uczestniczy w tej bardzo ważnej pracy, jaką jest szkolenie lotnik dla potrzeb rolnictwa, dla gospodarki narodowej.

Nie chciałbym dodatkowo wyjaśniać dlaczego notatki z Kętrzyna opatrzyłem tytułem „Zapach chleba". Tu naprawdę dzieje się coś wielkiego, co napawa radością i nadzieją, że wszyscy będziemy mieli zawsze dobry, smakowity, wspaniale upieczony i pachnący chleb.

Tekst i zdjęcia: **PAWEŁ ELSZTEIN**

POD MAŁYMI SKRZYDŁAMI

Nie ma drugiej takiej dziedziny modelarstwa, która przeżywałaby tak niezwykłe wzloty... i upadki. Myślę o modelarstwie kosmicznym. Myślę o imprezach małego rakietnictwa tak pięknie rozpoczętych w Europie właśnie u nas, w Aeroklubie Krakowskim. Model rakiety, lub inaczej model kosmiczny, spełnia swą funkcję dopiero wówczas kiedy lata, bo nie wspominam w tym przypadku o modelach wyłącznie redukcyjnych — do oglądania. Do lotów potrzebny jest silnik, lub nawet silniki w konstrukcjach większych. I silniki te nie pozwalają nam na planowy rozwój modelarstwa kosmicznego.

Po wielu próbach w Warszawie i Krakowie, znów w Warszawie w przeróżnych zakładach i spółdzielniach, po wydatkowaniu solidnych sum pieniędzy zarówno przez APRL jak i LOK — stoimy dalej w martwym punkcie, ba, nawet jeszcze gorzej, bo ostatnio wytwórnia „Chema" zrezygnowała z wytwarzania modelarskich silników rakietowych, zresztą nie przodującej w świecie jakości. Wydział Modelarski APRL czyni usilne starania w celu uruchomienia produkcji, bodaj na pokrycie zapotrzebowania na rok bieżący, na zaplanowane imprezy. Czy kolejna próba uda się, trudno przewidywać.

Tymczasem w Toruniu organizatorzy przygotowują się do kwietniowej imprezy jaką jest Memoriał Jurija Gagarina, czyli ogólnopolskie zawody modeli rakiet. W roku ubiegłym kiepska pogoda uniemożliwiła rozegranie tej imprezy. Można przypuszczać, że w roku bieżącym, bez względu na pogodę, zawody zostaną przeprowadzone, a zawodnicy będą mieli możliwość nabycia odpowiednich, dobrych silników. Obok publikujemy nowy obowiązujący regulamin Memoriału Gagarina. Ma jedną wielką zaletę: jest treściwy i krótki.

Z innych spraw, bardziej już organizacyjnych, wymienić trzeba ciekawe i godne najwyższej uwagi propozycje wysuwane przez niektórych działaczy z instytucji, organizacji i związków. Chodzi o możliwość tworzenia „klubów modelarskich" przy danej wytwórni, zakładzie itp. i występowania na imprezach krajowych w barwach własnego klubu. Aeroklub PRL zapewniałby oczywiście takim klubom pomoc merytoryczną i opiekę zgodną ze statutem naszej organizacji. Naturalnie w przypadku wyłonienia reprezentacji za granicę zawodnicy występowaliby w barwach APRL. Nie ma jeszcze gotowej recepty, czyli „modelu" proponowanych klubów, ale warto na przykład wysłuchać co proponują modelarze zrzeszeni w zakładach chemicznych „Blachownia" w Kędzierzynie-Koźlu.

Nie wszyscy zapewne wiedzą, że od 11 lat działa przy Zarządzie Głównym Związku Zawodowego Chemików zespół do spraw koordynacji zagadnień modelarskich. Organizowane są często imprezy. W październiku ub. roku zrobiono wystawę modeli redukcyjnych, a także przeprowadzono seminarium dla instruktorów modelarstwa zakładowych placówek kulturalno-oświatowych resortu chemii. I właśnie na tym „sejmiku" modelarzy powstało szereg propozycji. Trudno je wszystkie omawiać, ale sens ich był jeden, zasadniczy: pozwólcie poszczególnym klubom, na przykład z „Chemika" w Kędzierzynie czy innego, występować w barwach, pod nazwą rodzimego klubu na imprezach modelarskich. Wówczas, zdaniem projektodawców, łatwiej będzie o fundusze na przejazdy, ekwipunek zawodników i setki innych, bardzo ważnych spraw, które do tej pory ogromnie trudno rozwiązać samym organizacjom, jak APRL i LOK. Na marginesie propozycji uczestników „sejmiku" znalazłem uwagę o niezbędności utworzenia centralnej poradni modelarskiej z możliwością wypożyczania planów i konieczność wydania jakiegoś informatora dla modelarzy.

Sprawy ważne i akurat do rozpatrzenia na wiosnę.

P.E.

PRZED MEMORIAŁEM GAGARINA

Memoriał rozgrywany będzie 23 kwietnia br. w trzech kategoriach: 1. S3B — z silnikami 5 N.s dowolnej produkcji fabrycznej i o ograniczonej powierzchni spadochronu do 28 dm² (średnica czaszy do 600 mm). 2. S4B — z silnikami 5 N.s dowolnej produkcji fabrycznej. 3. S7 — makiety rakiet i pocisków rakietowych konstrukcji radzieckiej. Do zawodów dopuszczony zostanie ten uczestnik, który dokona pisemnego zgłoszenia na 14 dni przed datą rozpoczęcia zawodów i posiada ważną licencję APRL lub LOK. Każdy uczestnik ma prawo do wykonania dwóch lotów konkursowych, przy czym do punktacji liczony będzie jeden lot o najlepszym wyniku. W przypadku uzyskania równych czasów, o kolejności zadecyduje drugi lot lub w przypadku równych wyników drugiego lotu dogrywka w kategorii S3B. Maksymalne czasy i punkty w wymienionych kategoriach liczone będą w oparciu o regulamin FAI.

Zawodnik, który nie zostanie sklasyfikowany w jednej konkurencji, zostaje automatycznie wyłączony z klasyfikacji memoriałowej.

Klasyfikacja przeprowadzona zostanie indywidualnie z podziałem na dwie grupy: juniorów i seniorów. O kolejności miejsca w klasyfikacji memoriału decydować będzie suma miejsc uzyskanych w trzech konkurencjach. Zwycięża zawodnik o najniższej sumie miejsc w trzech konkurencjach. Uwaga! Do uczestnictwa w kategorii S7 dopuszcza się makiety rakiet i pocisków rakietowych konstrukcji ZSRR, których rysunki publikowane były w czasopismach: „Modelarz", „Modelař" (CSRS), „Modelist-Konstruktor" (ZSRR), „Skrzydlata Polska", oraz książkach: P. Elszteina „W Kosmosie", O. Safka „Raketove Modelařstiv". Wyżej wymienione publikacje traktowane będą jako materiał dokumentacyjny.

Zwycięzcy w poszczególnych grupach otrzymają puchary przechodnie ZW TPPR w Toruniu, a pozostali uczestnicy upominki rzeczowe. Organizator nie zapewnia: noclegów, wyżywienia oraz silników rakietowych. Zawodnicy przyjeżdżają na swój koszt. Wszelkie problemy nie ujęte w regulaminie rozstrzyga i decyzje wydaje sędzia główny zawodów.

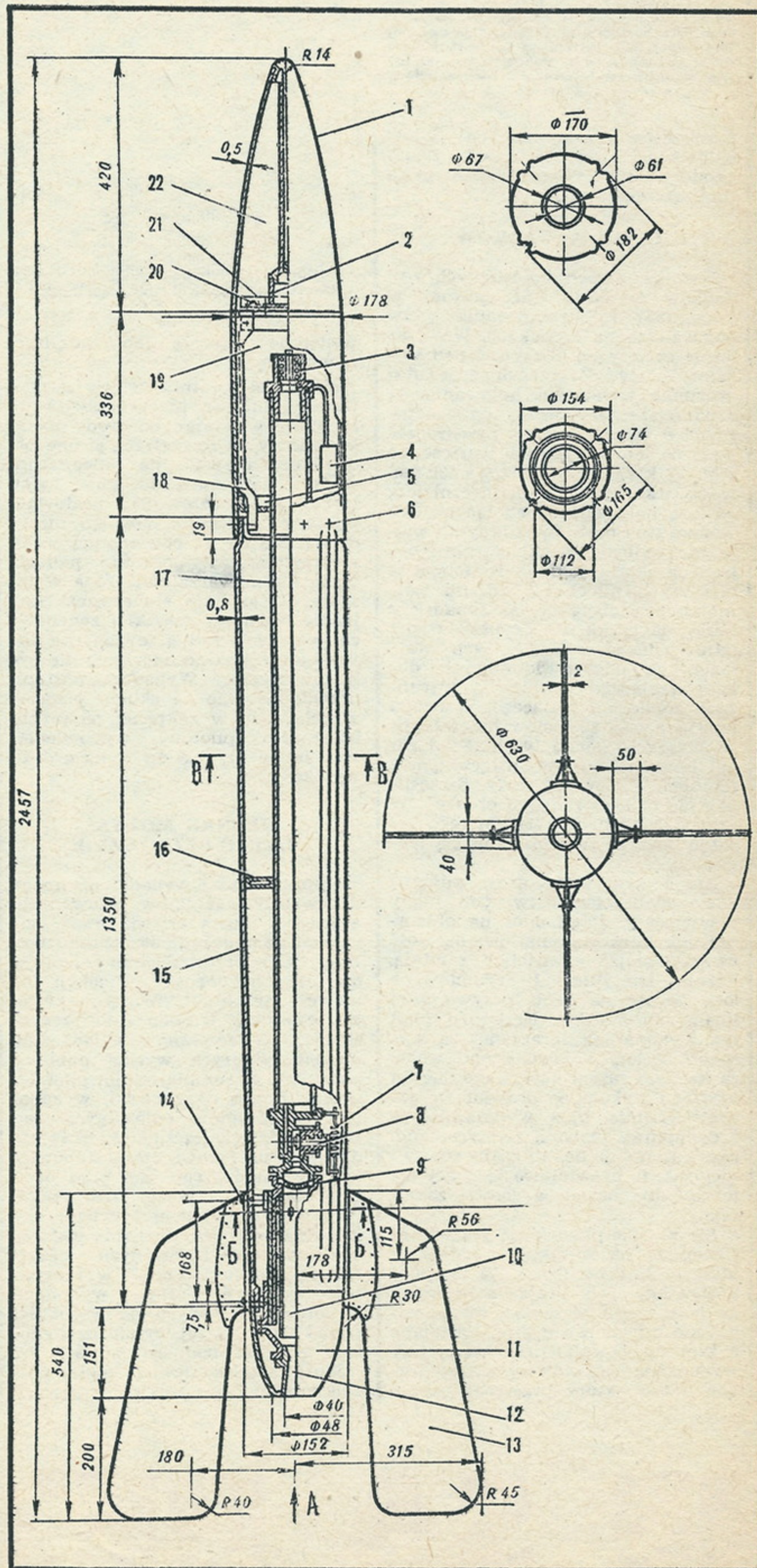
Zgłoszenia kierować należy na adres: Aekroklub Pomorski — 87-100 Toruń, ul. Bielańska 66 (Lotnisko), z dopiskiem na kopercie: „Zgłoszenie Memoriału J. Gagarina".

MODEL PIERWSZEJ RADZIECKIEJ RAKIETY DOŚWIADCZALNEJ

Dla modelarzy, którzy zamierzają brać udział w zawodach o memoriał Gagarina, proponujemy wykonanie modelu pierwszej doświadczalnej rakiety radzieckiej GIRD-09. Plan podajemy wg miesięcznika „Modelist-Konstruktor".

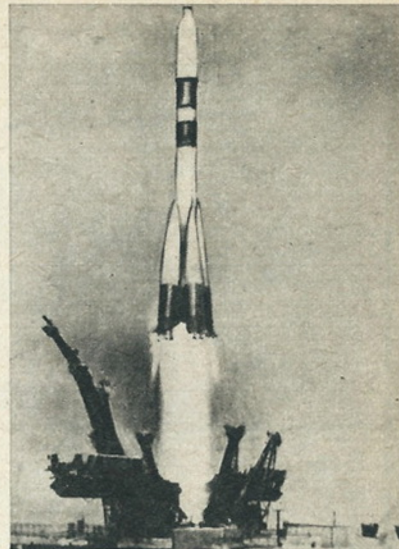
Podstawowe dane oryginalnej rakiety: długość — 2,4 m, średnica — 0,18 m, masa startowa — 19 kg, ładunek użyteczny — 6,2 kg, pułap maksymalny — 1500 m.

Oznaczenia na rysunku: 1 — osłona głowicowa, 2 — zapłonnik, 3 — kanał, 5 — manometr, 6 — użebrowanie, 7 — sprężyna, 8 — zawór paliwa, 9 — rozpylacz, 10 — komora spalania, 11 — osłona dyszy wylotowej, 12 — dysza de Lawala, 13 — statecznik, 14 — wkręty, 15 — kadłub rakiety, 16 — pierścień, 17 — zbiornik paliwa, 18 — oprofilowanie, 19 — przedział dla wyposażenia, 20 — zaczep spadochronu, 21—22 zasobnik dla spadochronowej czaszy. Materiałem do budowy modelu jest karton, cienki papier i ewentualnie na głowicę korek, drewno lipowe lub balsa. Stateczniki balsowe.



Zastosowanie po raz pierwszy w dziejach kosmonautyki automatycznego transportowca kosmicznego „Progress-1” stanowi kolejny krok w konsekwentnie realizowanym radzieckim programie dążącym do budowy długotrwałych załogowych stacji orbitalnych pracujących dla konkretnych i praktycznych potrzeb nauki oraz gospodarki narodowej. Okresowy transport ładunków na trasie Ziemia — stacja orbitalna (a w przyszłości zapewne również: stacja orbitalna — Ziemia) daje: możliwość maksymalnego wykorzystania czasu przebywania stacji załogowej na orbicie wokółziemskiej i to w sposób najbardziej ekonomiczny; zwiększa masę przewożonych ładunków; rozwiązuje problem bezpieczeństwa kosmonautów, którzy dotąd musieli transportować w swych


Czterej kosmonauci ze statków „Sojuz-26” i „Sojuz-27” na pokładzie „Saluta-6” z trójczłonu orbitalnego.



AUTOMATYCZNY TRANSPORTOWIEC KOSMICZNY „PROGRESS — 1“

statkach również ładunki dla stacji orbitalnych.

Wystarczy podać, że dobowe ubytki zapasu tlenu, azotu, elementów wymiennych, filtrów i pochłaniaczy, środków konserwujących, żywności itp. w załogowej stacji orbitalnej „Salut-6” wynoszą 20—30 kg i muszą być na czas uzupełniane. Roczne potrzeby transportowe wynoszą tu około 10 000 kg.

Statek automatyczny „Progress-1” będący odmianą „Sojuza” jest przeznaczony do transportu jednokierunkowego ładunków z Ziemi na orbitę, a to ze względów zmniejszenia kosztów przedsięwzięcia oraz zwiększenia jego ładowności. Nie ma on lądownika.

„Progress-1” wystartował 20 stycznia 1978 r. i został wprowadzony na orbitę początkową — 194×262 km o nachyleniu — 51,6° i okresie obiegu Ziemi — 88,8 min. W pierwszej dobie lotu „Progress-1” dwukrotnie zmieniał swoje orbity aby zbliżyć się do krążącego dalej od Ziemi „Saluta-6”. Manewr zbliżenia trwał dwie doby, a to dlatego, że w systemie sterowania automatycznego naziemny Ośrodek Kierowania Lotem musiał pracować ostrożniej ponieważ nie było komu na pokładzie tego statku poprawić ewentualnego błędu. Poza tym czas współpracy ośrodka naziemnego z automatycznymi urządzeniami pokładowymi jest ograniczony okresem bezpośredniej łączności radiowej (tzn. tylko w „słyszalnej” części orbitalnego okrążania Ziemi).

22 stycznia 1978 r. nastąpiło połączenie „Progressa-1” ze stacją orbitalną, co było obserwowane przez załogę „Saluta-6”. Manewr automatycznego poszukiwania i cumowania do stacji mógł być w razie konieczności korygowany przez kosmonautów. W przypadku niebezpieczeństwa mogli oni też włączyć silniki „Saluta-6” i odsunąć się od trajektorii lotu „Progressa-1”. Ale nie było to potrzebne.

Tak powstał nowy zespół orbitalny „Sojuz-27” — „Salut-6” — „Progress-1”, przy czym ten ostatni przycumował do węzła połączeniowego opuszczonego 16 stycznia 1978 r. przez statek załogowy „Sojuz-26”. Wykaz ładunku o masie około 2300 kg dostarczonego przez „Progress-1” zawierał ponad 100 pozycji.

„Progress-1” może również spełniać rolę holownika kosmicznego — przesuwając np. stację „Salut” na inną orbitę.

Po wykorzystaniu statku „Progress-1” odłączył się on od stacji „Salut-6” i przestał działać po wejściu w gęste warstwy atmosfery ziemskiej.

Z technicznego punktu widzenia jednokierunkowe automatyczne statki kosmiczne o zasięgu orbity wokółziemskiej są znacznie prostsze od statków załogowych. Nie wymagają układu tzw. życiodajnego, foteli kosmonautów, układu spadochronowego zaś w wyposażeniu radioelektronicznym można pominąć możliwość sterowania ręcznego.

Najtrudniejszą fazą lotu jest automatyczne spotkanie, zbliżenie i bezpieczne cumowanie na orbicie.

Przypomnijmy, że udane próby połączenia na orbicie wokółziemskiej bezzałogowych, a więc automatycznych radzieckich statków kosmicznych odbyły się już w 1967 i 1968 r. Było to połączenie statków „Kosmos-186” i „Kosmos-188” (30 października 1967 r.) oraz „Kosmos-212” i „Kosmos-213” (15 kwietnia 1968 r.).

Automatyczny manewr spotkaniowy statków tego typu rozpoczyna się w odległości od około 5 do 24 km przy prędkości względnej około 24—30 m/s. Pokładowe urządzenie radiolokacyjne wyznacza na bieżąco 6 różnych parametrów. Pracuje wówczas rakietowy silnik wielokrotnego użycia o względnie dużym ciągu.

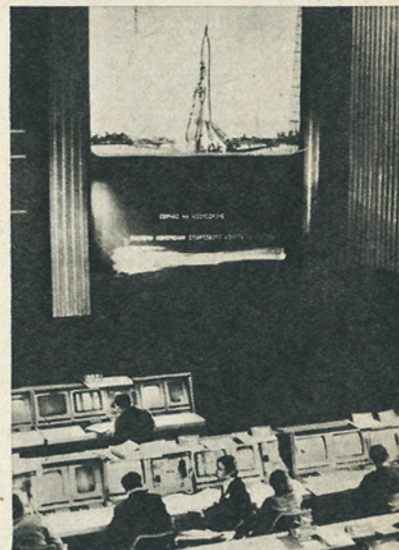
Manewr cumowania rozpoczyna się w odległości około 350 m przy prędkości względnej około 2 m/s. Pokładowe urządzenia naprowadzające sterują pracą 12 silników odrzutowych o małym ciągu, służących również do orientacji przestrzennej i stabilizacji kątowej.

Nad przebiegiem manewrów spotkania i cumowania czuwa komputer pokładowy.

W chwili właściwego cumowania statku automatycznego w węźle połączeniowym — rozbieżność osi obu statków na orbicie nie przekracza 0,4 m, zaś prędkość względna — 0,1 do 0,5 m/s.

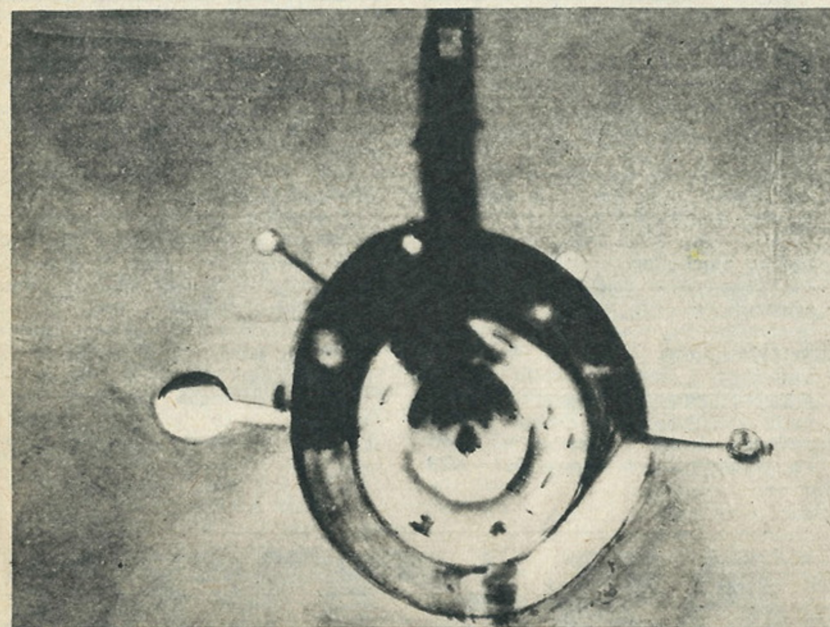
Porównanie tych wartości docelowych z danymi wyjściowymi, gdy statek automatyczny startuje, aby się spotkać na orbicie ze swym kosmicznym towarzyszem daje pojęcie o dokładności i niezawodności środków współczesnej techniki kosmonautycznej oraz umiejętnościach ludzi tworzących i obsługujących — o... kosmonautach naziemnych.

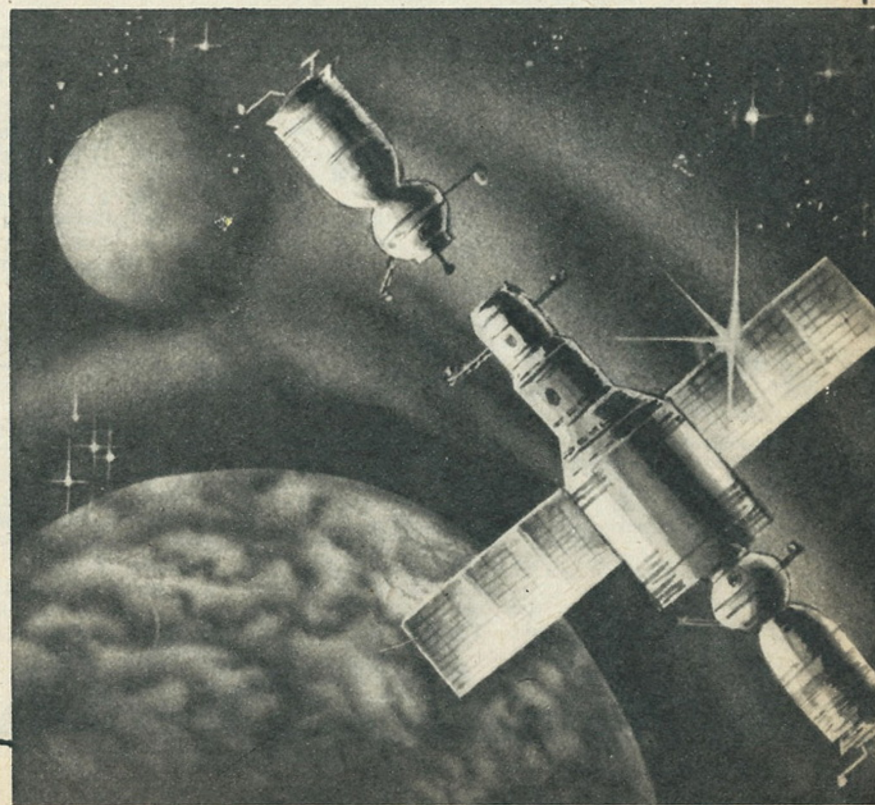
(W)

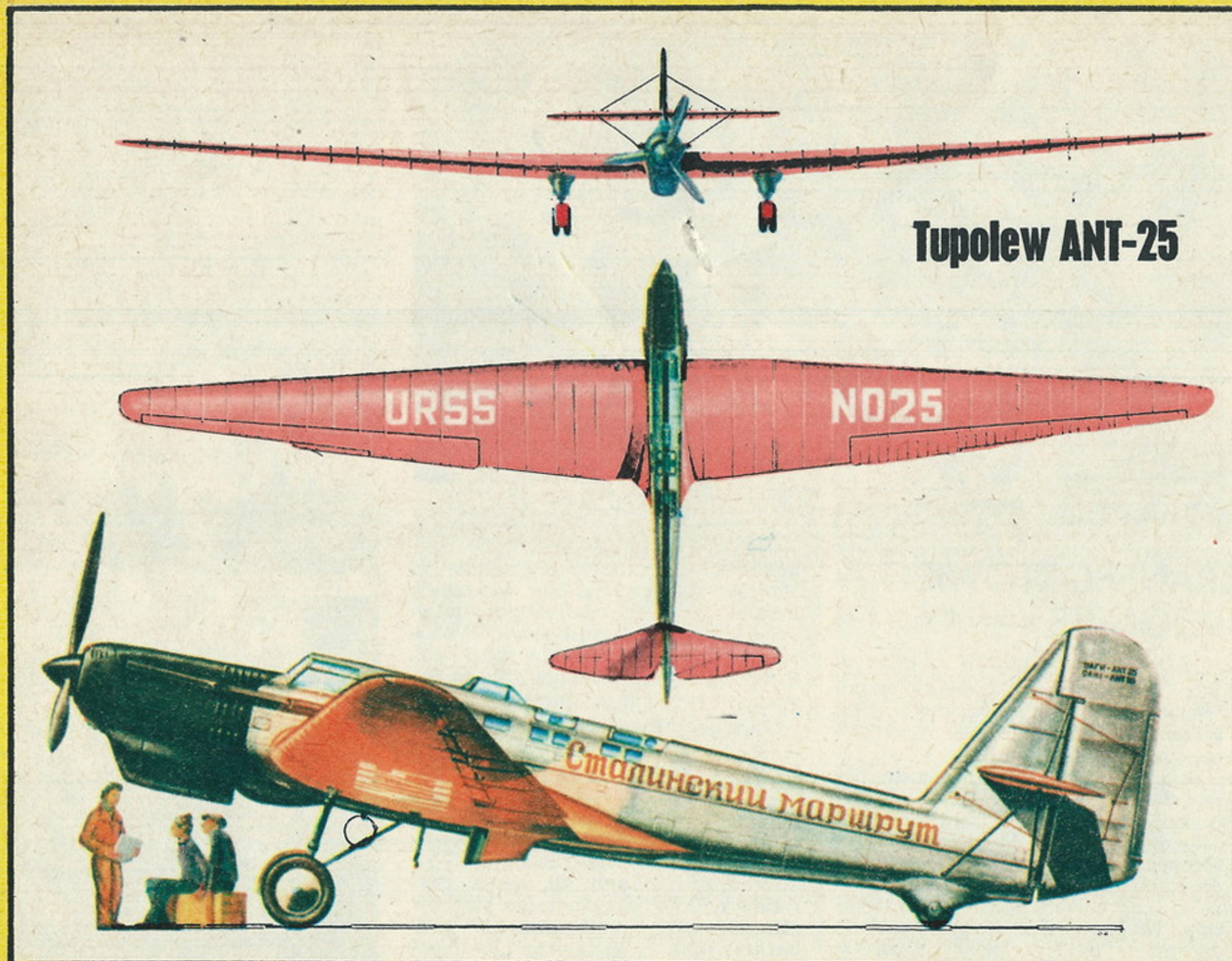

Startuje rakieta nośna ze statkiem „Progress-1” (powyżej) oraz przygotowania jej do startu obserwowane w Ośrodku Kontroli Lotu.

Zdjęcia: TASS

Automatyczny transportowiec kosmiczny „Progress-1“ zbliża się do zespołu orbitalnego „Salut-6“ i „Sojuz-27“ (poniżej). Spotkanie na orbicie „Saluta-6“ z „Sojuzem-26“ i „Sojuzem-27“.
Rys. O. Biezuchow (z prawej).









Siódemka pierwszych Bohaterów Związku Radzieckiego — uczestników akcji ratunkowej w Arktyce. W pierwszym rzędzie pierwszy z lewej — Zygmunt Lewoniewski. Na rysunku z lewej: samolot ANT-25 Walerego Czkałowa. Na samolocie tegoż typu latał w Arktyce Zygmunt Lewoniewski.

Rys. „Flieger Revue"



Bohaterowie epopei „Czeluskina" na Placu Czerwonym. Pierwszy z prawej — profesor Otto Szmidt. W środku (szósty z prawej) Zygmunt Lewoniewski.



We wrześniu 1934 r. grono Bohaterów Związku Radzieckiego powiększył Michał Gromow, który spędził w powietrzu 75 godzin przebywając 12 411 km i bijąc rekord świata odległości lotu. Gromow stoi w środku, w mundurze wojskowym. Pierwszy z lewej — Zygmunt Lewoniewski.

Wśród siódemki pierwszych Bohaterów Związku Radzieckiego, uczestników akcji ratunkowej rozbitków z „Czeluskina", dryfujących na lodowej krze w Arktyce, znalazł się Polak, Zygmunt Lewoniewski. Otrzymał on Złotą Gwiazdę z nr 2.

Jakże mało o nim wiemy. W Wielkiej Encyklopedii Powszechnej — brak hasła o nim. Jedynie w słowniku „1000 słów o lotnictwie" krótka wzmianka: „Pilot radziecki pochodzenia polskiego, brat Józefa. W roku 1933 uratował lotnika amerykańskiego Matterna zaginionego w czasie lotu polarnego. W roku 1936 wraz z Lewczenką przeleciał na samolocie „Vultee" z Los Angeles do Moskwy przez Alaskę, wybrzeże Oceanu Lodowatego i Syberię. W roku 1937 zginął w czasie przelotu z Moskwy do Ameryki przez Biegun Północny".

Od lat zbieram materiały, poświęcone człowiekowi, który jeszcze za życia zdobył najwyższą sławę, a po śmierci stał się legendą Arktyki. Oto co napisał o nim w swojej książce „Lotnicy i kosmonauci" (nie tłumaczonej na język polski) słynny lotnik polarny, a później wychowawca pierwszych kosmonautów, Mikołaj Kamanin:

„Na zawsze zapamiętałem oblicze tego skupionego, poważnego, wytrwale dążącego do celu lotnika, człowieka bardzo trudnego losu. Zygmunt miał osiem lat, kiedy zmarł jego ojciec, który był stróżem. Matka pozostała z czworgiem dzieci. Tylko trzy zimy Zygmunt chodził do szkoły, potem musiał zarabiać na kawałek chleba w zakładach „Ressora". Piętnastoletni Lewoniewski w czasie wojny domowej został żołnierzem oddziału aprowizacyjnego, potem dowodził kompanią i batalionem.

Przerwę na chwilę wspomnienia Kamanina, gdyż w tym miejscu podpowiedziały mi one, aby zajrzeć do „Księgi Polaków — uczestników Rewolucji Październikowej":

„Urodzony 1902 roku w Petersburgu. Pochodzenie robotnicze. Robotnik od 1916 roku. W Czerwonej Gwardii w 1917 roku. W oddziale aprowizacyjnym w guberni wiackiej w 1918 roku. Dowódca kompanii, batalionu i zastępca szefa sztabu brygady, następnie zastępca dowódcy Stawropolskiego Pułku Terytorialnego Armii Czerwonej na Froncie Wschodnim w latach 1919—1923"

To wszystko o jego latach młodzieńczych, a raczej o wczesnej dojrzałości. Czy marzył wtedy o karierze lotnika?

Jak okruchy zbieram fragmenty życiorysu człowieka, którego małomówność była równa jego skromności. Czekałem na czwarte wydanie Wielkiej Encyklopedii Radzieckiej. Hasło „Lewoniewski Zygmunt syn Aleksandra" znalazło się w 14 tomie wraz ze zdjęciem bohatera Arktyki.

„Urodził się w rodzinie polskiego robotnika — stwierdza wyraźnie radziecki leksykon. — W 1934 roku wstąpił do partii komunistycznej. Odznaczony Orderem Lenina oraz Orderami Czerwonego Sztandaru Pracy i Czerwonej Gwiazdy".

W latach tysiąc dziewięćset trzydziestych były to najwyższe odznaczenia radzieckie. Encyklopedia podaje, że w 1925 roku Zygmunt Lewoniewski ukończył szkołę lotników morskich w Sewastopolu, potem pracował jako instruktor w różnych szkołach lotniczych. W 1933 roku został lotnikiem polarnym, zatrudnionym na Północnej Drodze Morskiej.

Odkładam encyklopedię i wracam do „Księgi Polaków". To źródło podaje rok jego wstąpienia do szkoły lotniczej: 1923. Miał zatem wówczas 21 lat (z czego sześć lat spędzonych w wojsku) i wysoki stopień wojskowy. Tamte czasy znały podobne kariery. Lewoniewski był nie tylko instruktorem lotniczym, ale w latach 1929—1933 dowodził szkołami lotników w Nikołajewie i Połtawie.

Kolej na dalszy ciąg wspomnień Mikołaja Kamanina:

„Czerwony dowódca Lewoniewski w walkach z wrogiem był ranny, kontuzjowany. Dwa razy chorował na tyfus. Kiedy zmilkła kanonada wojny zdołał przebić się do sewastopolskiej szkoły lotników morskich, gdzie uczył go lotnictwa Wasilij Mołokow. W Nikołajewie i Połtawie dowodził szkołami Osoawiachmu, w których przypiął skrzydła wielu dziesiątkom lotników".*

LEGENDA ARKTYKI

Zaraz, który Mołokow? Ten sam, który w 1934 roku otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego razem z Lewoniewskim i Kamaninem? Który w 1936 roku zasłynął lotem wokół Syberii o długości trasy 30 000 kilometrów? Który w 1937 roku wylądował na Biegunie Północnym?

Ten właśnie. Uczeń dorównał nauczycielowi. W Arktyce Lewoniewski dokonał wielu śmiałych lotów, z których najgłośniejszy był początkowo wspomniany jednym zdaniem w książce „1000 słów o lotnictwie". Lotnik James Mattern w 1932 roku przeleciał wraz z Griffinem bez lądowania z Nowego Jorku do Berlina. W 1933 roku wystartował do lotu dookoła świata na samolocie „Vega" i zaginął gdzieś na północy Syberii. Lewoniewski odnalazł go po 15 dniach poszukiwań w tundrze niedaleko Anadyru, stolicy Czukotki, leżącej nad Morzem Beringa. I zawiózł go na Alaskę.

Kiedy radio doniosło, że statek „Czeluskin" przystosowany do żeglugi lodowej został skuty przez krę w pobliżu Cieśniny Beringa i zdryfował na Morze Czukockie, gdzie zgniotły go torosy — spiętrzone lody, Lewoniewski spędzał urlop w Połtawie. 13 lutego 1934 roku 104 członków załogi „Czeluskina" i pasażerów rozbiło obóz na polu lodowym. Tylko jeden człowiek utonął wraz ze statkiem. Na lodzie znalazły się między innymi kobiety i dzieci: półtoraroczna Ałła Bujko oraz sześciomiesięczna Karina Wasiliewa, urodzona na Morzu Karskim (stąd imię). Obozem rozbitków dowodził słynny uczony, profesor Otto Schmidt, a depeszę o tragedii nadał do Moskwy radiotelegrafista Ernest Krenkel, późniejszy uczestnik wyprawy „Biegun Północny" pod dowództwem Papanina.

W Moskwie dowództwo akcji ratowniczej objął wiceprzewodniczący Rady Komisarzy Ludowych, Walerian Kujbyszew. W stronę Morza Czukockiego wysłano statki i samoloty.

Po raz pierwszy lotnictwo uczestniczyło w zakrojonej na tak szeroką skalę akcji ratowniczej w Arktyce. Za mało było wówczas lotników polarnych. Ku obozowi Szmidta skierowano więc zarówno pilotów cywilnych jak i wojskowych.

Oficerowie Armii Radzieckiej, wśród nich Kamanin, lecieli na Daleką Północ z garnizonów na Dalekim Wschodzie. Kamanin wspomina:

„Zadawaliśmy sobie pytanie: czy można ocalić rozbitków? Zagraniczni znawcy Arktyki wyrażali pesymistyczne opinie. Sytuacja ofiar katastrofy jest tak tragiczna, twierdzili, że w najbliższym czasie należy spodziewać się kolejnej polarnej tragedii. Na spiętrzonych lodach nie sposób wylądować, a tym bardziej wystartować z pola lodowego. Jedyna szansa ratunku to doczekać na lodzie lata, wówczas rozbitkowie będą mogli osiągnąć brzeg w łodziach albo do kry zdoła przebić się lodołamacz. Ale czy kra do tego czasu wytrzyma?

Lewoniewski także musiał ważyć szanse. Lecz nie czekając na rozkaz wysłał z Połtawy depeszę do Moskwy, że gotów jest polecieć natychmiast do Arktyki.

Polecono mu najpierw udać się do Stanów Zjednoczonych, gdzie rząd radziecki nabył dwa samoloty przeznaczone do akcji ratowniczej. W dwa tygodnie po depeszy Szmidta odbierał wraz ze Slepniowem w Fairbanks na Alasce oba samoloty. Slepniowowi towarzyszył nawigator Uszakow. Lewoniewski nie miał drugiego członka załogi. Kazano mu zaangażować Amerykanina.

Skok z Alaski na Czukotkę odbywał się z Nome. Pierwszy wystartował Lewoniewski. Jego samolot trafił w śnieżycę w prawdziwy biały sztorm. Na skrzydłach maszyny utworzył się pancerz lodowy grubości trzech-czterech centymetrów. Odmówił posłuszeństwa silnik. Lewoniewski lądował na krze wśród torosów. Był ranny. Na zaprzęgu psim, prowadzonym przez Czukczów, dotarł do Wankaremu i nadał nową depeszę do Moskwy: „Jestem sprawny i gotów do pracy".

Kamanin pisze z szacunkiem: „Chociaż był ranny i miał wysoką temperaturę, ten odważny człowiek rwał się do lotu, śpiesząc z pomocą „czeluskinowcom". Ale jego samolot wymagał gruntownego remontu".

Slepniow także nie zdołał przebić się przez zamieć, musiał zawrócić i dopiero za drugim razem dotarł do Wankaremu, a stamtąd do obozu Szmidta.

I choć Lewoniewski z siódemki lotników — bohaterów tej akcji — był największym pechowcem, przyznano mu najwyższe laury państwowe, podobnie jak pozostałym pilotom których nazwiska były teraz na ustach całego świata.

Hitlerowska „Voelkischer Beobachter", która przedtem pisała, że „samoloty wysłano na nieuchronną zagładę" — nabrała wody w usta. A duńska gazeta „Politiken" musiała odwołać wydrukowany już... nekrolog Szmidta.

W książce Kamanina znalazłem unikalne zdjęcia Lewoniewskiego. Na jednym z nich siódemka pierwszych Bohaterów Związku Radzieckiego stoi na stopniach pociągu, udając się do Moskwy po Ordery Lenina. Na innym, wykonanym we wrześniu 1934 roku, Lewoniewski, Kamanin, Mołokow, Slepniow, Doronin, Lapidiewski i Wodopianow sfotografowali się z ósmym Bohaterem Związku Radzieckiego, Michałem Gromowem, który właśnie ustalił rekord odległości lotu w obwodzie zamkniętym (ponad 12 400 kilometrów).

Gromow był już autorem słynnych wyczynów lotniczych, między innymi przelotu Moskwa—Pekin w 1925 roku, a także bohaterem rajdu Moskwa — Paryż — Rzym — Wenecja — Warszawa — Moskwa w 1926 roku.

Studiując materiały dotyczące Gromowa natknąłem się w książce „Nasze skrzydła" (nie tłumaczonej na język polski, wydanej w Moskwie w 1959 roku) na nazwisko członka jego załogi w locie do Pekinu: A. Tomaszewski. Wydało mi się polskie i na marginesie książki zanotowałem: sprawdzić!

Czekałem na tę okazję kilka lat. I oto w niezawodnej „Księdze Polaków — uczestników Rewolucji Październikowej" znalazłem potwierdzenie domysłu: „Tomaszewski Apolinary, lotnik, odznaczony w 1919 roku Orderem Czerwonego Sztandaru za męstwo okazane w czasie lotów rozpoznawczych na tyłach przeciwnika, uczestnik walk o Ufę". To wszystko. A był, jak się okazuje, ciąg dalszy...

Narodowość jednego z mechaników Gromowa, J. Rodziewicza, wymaga podobnego sprawdzenia, tym bardziej że spotkałem jego zdjęcie w Muzeum Arktyki i Antarktyki w Leningradzie wśród członków załogi słynnego lotnika polarnego Czuchnowskiego, który jako drugi pilot świata, po Janie Nagórskim, latał nad Północną Drogą Morską. A więc i ta postać zasługuje na uwagę.

RYSZARD BADOWSKI

*) Krasnyj komandir — tak nazywano wówczas oficerów Armii Czerwonej.

ZA-CHWY-TY I NIE-PO-KOJE

LOTNICTWO W KASETACH

Niemal każdego dnia zachwycamy się techniką, niekiedy jesteśmy zaszokowani jej szybkim postępem, ale jednocześnie zaniepokojeni, że w tak małym stopniu jest ona wykorzystywana w lotnictwie, a szczególnie w szkoleniu lotniczym oraz popularyzowaniu jego idei. Aby nie było nieporozumień: chodzi mi w tym przypadku o możliwie szerokie, ba — masowe zastosowanie dla potrzeb lotnictwa taśmy filmowej oraz taśmy magnetofonowej.

Rokrocznie organizuje się w naszym kraju kilkadziesiąt kursów lotniczych, teoretycznych i praktycznych, w różnych specjalnościach. Dla ich przeprowadzenia angażuje się kilkuset wykładowców, którzy nie zawsze dysponują wolnym czasem, a jeśli go znajdą, nie zawsze są wypoczęci. Zajęcia na ogół prowadzone są w godzinach popołudniowych lub wieczornych. Zajęcia zmęczonego wykładowcy — mającego już za sobą 8-godzinną pracę zawodową — mogą się okazać niewystarczające. Mimo woli program szkolenia — przewidziany przepisami — może zostać skrócony, niektóre zagadnienia pominięte, a słuchacze pozbawieni określonych informacji. Jeśli każdy z wykładowców pozwoli sobie na pewne skróty, słuchacze nie uzyskają określonej wiedzy lotniczej. Można ją co prawda uzupełnić z podręczników, ale zajęcia na kursach lotniczych są obowiązującą formą edukacji przyszłych lotników.

Badania naukowe jednoznacznie wskazują, iż stosowanie środków audiowizualnych w procesie kształcenia, a tym samym popularyzowania określonych idei czy teorii, wpływają na trwałość zapamiętanych informacji. Dowiedziono też, że oglądanie obrazu wpływa na większe zrozumienie tematu oraz trwałość zapamiętania, niż jedynie samo słuchanie bez obrazu.

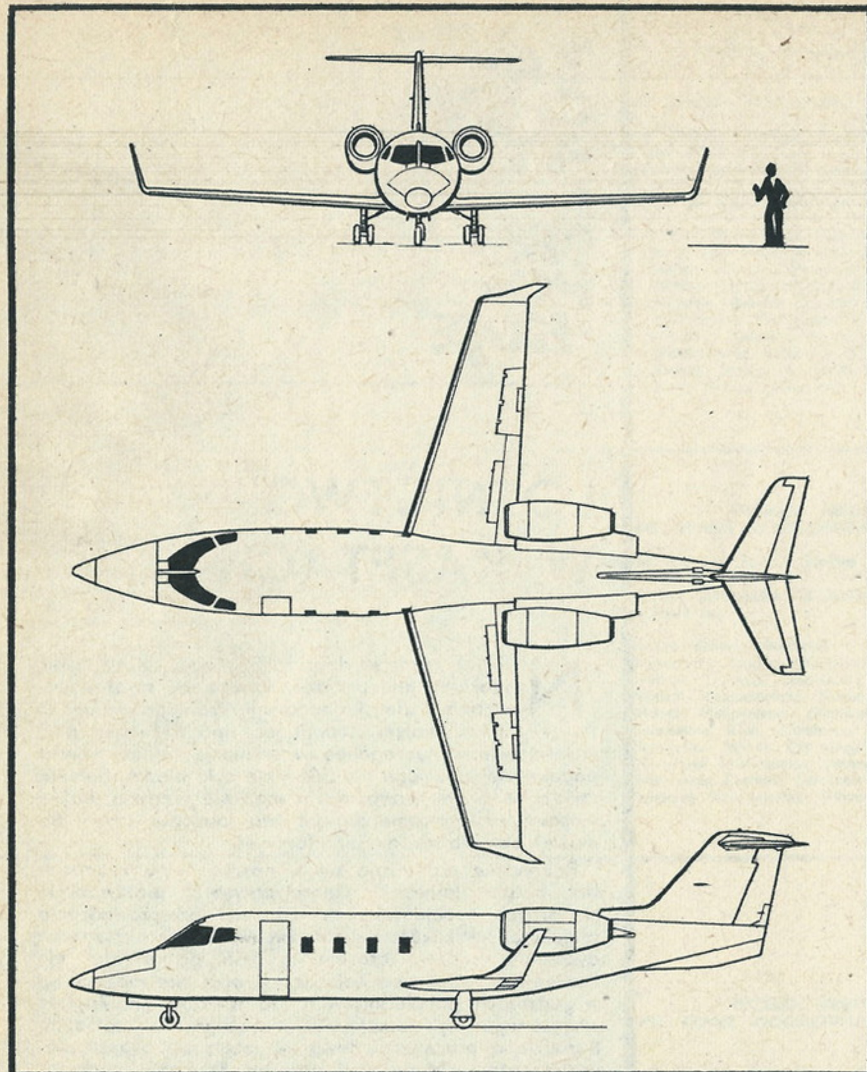
Środki audiowizualne odgrywają ważną rolę w procesie nauczania, szkolenia, zdobywania wiedzy techniczno-lotniczej. Rola obrazu w procesie uczenia się jest wielostronna. Obraz połączony z dźwiękiem pomaga skoncentrować uwagę na prezentowanych treściach, przyciąga mimowolnie uwagę odbiorcy, zaciekawia, dostarcza spostrzeżeń dotyczących nowych, nieznanych uprzednio przedmiotów i zjawisk. W procesie szkolenia lotniczego zarówno taśma filmowa jak i taśma magnetofonowa mogą okazać się niezastąpione. Są one środkiem sprawnego, jednolitego — zgodnie z obowiązującymi przepisami — przekazywania programu szkolenia lotniczego (np. w lotnictwie sportowym, w komunikacji lotniczej, ruchu i kontroli lotniczej, w szkoleniu mechaników i techników lotniczych).

W zależności od potrzeby można wyprodukować film szkoleniowy czarno-biały lub barwny na poziomie popularnym, średnim lub wyższym. W szkoleniu lotniczym jest to bardzo istotne. Jeśli film będzie opracowany przystępnie i zajmująco, wpłynie na trwałość zapamiętanych informacji.

Wyobraźmy sobie kurs lotniczy dla 50 słuchaczy. Zamiast kilkunastoosobowej obsady wykładowców kursem kieruje jeden względnie dwóch doświadczonych instruktorów, którzy mają do pomocy kinotechnika... oraz kilkadziesiąt kaset, w których zarejestrowana jest wiedza lotnicza. Wiedzę tę w zależności od potrzeby można dowolnie powtarzać. Wiedzę lotniczą zawartą w kasetach można by też produkować na sprzedaż, podobnie jak obecnie będące w sprzedaży piosenki, przeboje filmowe itp. Mogłyby być to popularne teksty z historii lotnictwa, opowieści sławnych lotników, a nawet teksty z dziedziny szkolenia lotniczego.

Tą formą szkolenia, zdobywania wiedzy lotniczej, popularyzowania osiągnięć techniczno-lotniczych — zapoczątkowanych już za granicą — powinny zainteresować się nasze władze lotnictwa cywilnego. Pierwsze kroki już zrobiono. Czekamy na dalsze.

Obserwator





SAMOLOT DYSPOZYCYJNY GATES LEARJET MODEL 28/29

Wytwórnia amerykańska Gates Learjet zbudowała i oblatała we wrześniu ub. r. prototyp nowej wersji samolotu Learjet.

Learjet Model 28/29 zbliżony jest do samolotów Learjet Model 25D. Ma ten sam kadłub, jednak skrzydło zostało przekonstruowane: rozpiętość i wydłużenie uległy zwiększeniu. Skrzydło jest 8-dźwigarowe z pokryciem frezowanym chemicznie. Istotną różnicą jest nowa forma zakończenia skrzydeł, wykorzystująca prace prowadzone nad skrzydłami nadkrytycznymi. Zagięte do góry końcówki płata zmniejszają opór indukowany, co ma być szczególnie efektywne w lotach na większych wysokościach (samoloty Learjet są dopuszczone do lotu na wysokości do 15 500 m) oraz redukują wiry podkowiaste powstające na końcu skrzydła.

Kadłuby (półskorupowe, konstrukcji „fail safe") obydwóch wersji mają te same wymiary zewnętrzne różnią się kształtem kabiny i pojemnością zbiorników paliwa. Model 29 ma nieco krótszą kabinę. Zabiera 8 pasażerów i 2 pilotów. Kabina wersji Model 28 przystosowana jest do transportu 10 pasażerów i 2 pilotów. Drzwi wejściowe umieszczone z lewej strony kadłuba są dwuczęściowe, otwierane do góry i dołu — dolna część drzwi ma wbudowane schodki. Pojemność bagażnika jest różna: w Mod. 28 — 1,13 m^3, w Mod. 29 — 0,76 m^3.

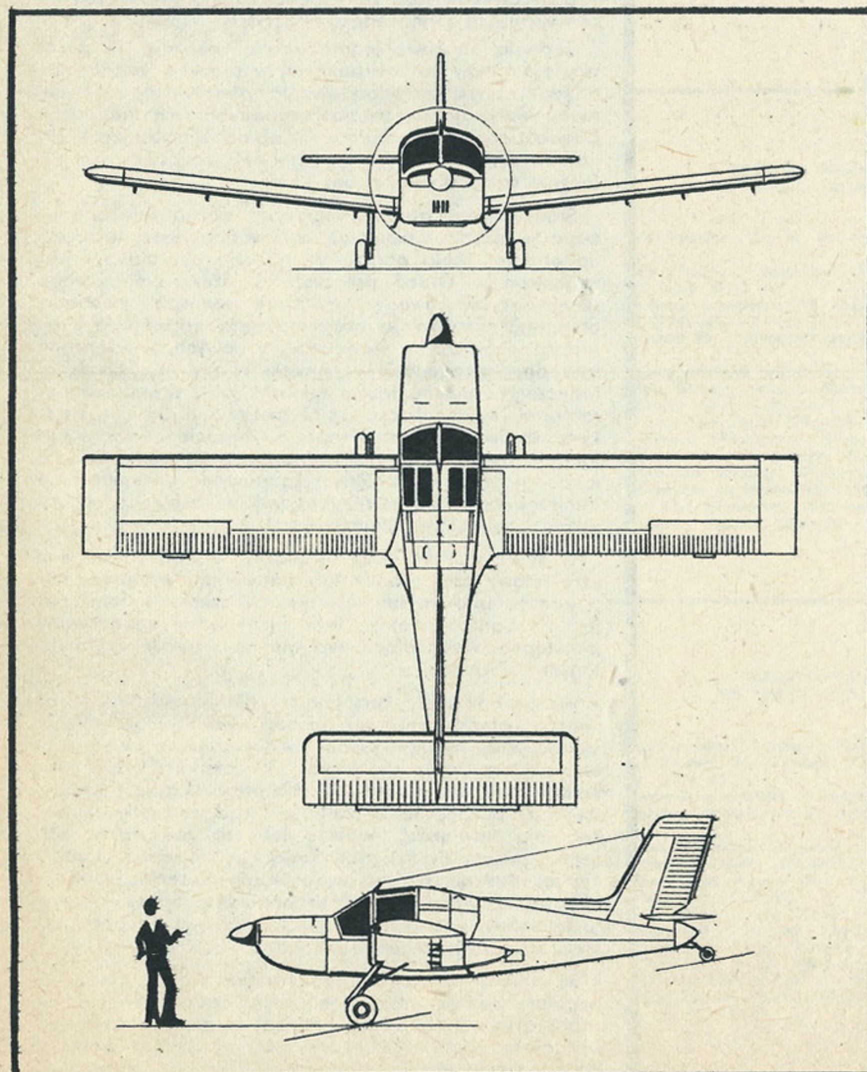
Usterzenie poziome, skośne, umieszczone jest na szczycie usterzenia pionowego. Usterzenie poziome jest konwencjonalne z elektromechanicznym wychylaniem statecznika. Podwozie trójpodporowe, chowane hydraulicznie. Podwozie główne ma dwa koła na każdej goleni, podwozie przednie o pojedynczym kole, chowane jest do przodu.

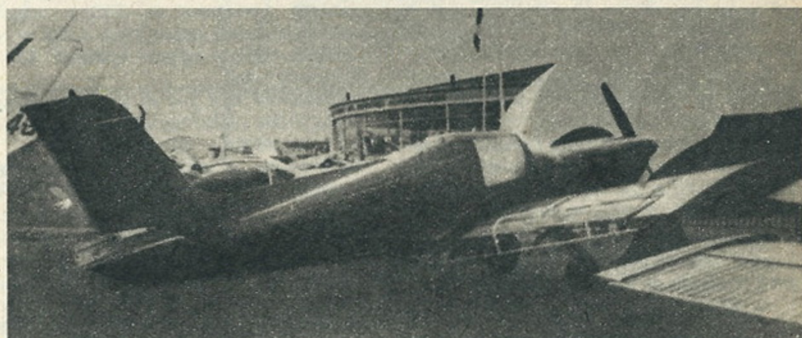
Zespół napędowy samolotu składa się z dwóch turbinowych silników odrzutowych General Electric CJ610-8A. Ciąg startowy każdego z nich wynosi 13,15 kN. Zapas paliwa wynosi w Mod. 28 — 2638 dm^3, w Mod. 29 — 2975 dm^3.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 13,34 m, długość — 14,50 m, wysokość — 3,73 m, pow. nośna — 24,57 m^2. **Masy:** masa własna Mod. 28 — 3584 kg, Mod. 29 — 3 522 kg, max. masa startowa — 6810 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 885 km/h, prędkość wznoszenia — 32,26 m/s, rozbieg: Mod. 28 — 770 m, Mod. 29 — 820 m, dobieg 670 m, zasięg z obciążeniem handlowym 545 kg. Mod. 28 — 2540 km, Mod. 29 — 2930 km.

konstrukcje zagraniczne





SAMOLOT ROLNICZY AEROSPATIALE (SOCATA) RALLYE AGRICOLE

Oddział SOCATA francuskiego zrzeszenia Aerospatiale produkujący lekkie samoloty Rallye których produkcję podjęto także w Polsce) przedstawił na ubiegłorocznym Salonie w Paryżu prototyp nowego samolotu rolniczego Rallye Agricole. Samolot ten jest drugą próbą zaadaptowania lekkiego samolotu Rallye do celów rolniczych. W pierwszej — wprowadzono tylko nieznaczne zmiany konstrukcyjne, natomiast wersja druga — Agricole, stanowiąca modyfikację Rallye 235E, oblatana 16 maja ub.r., charakteryzuje się większymi zmianami. Zamiast podwozia trójpodporowego wprowadzono podwozie klasyczne ze stałym kółkiem ogonowym. Zmodyfikowano tylną część kabiny, umieszczono tam zbiornik na chemikalia o pojemności 500 dm^3. W przedniej części kabiny, obok miejsca pilota, przewidziano drugi dodatkowy zbiornik o pojemności 80 dm^3. Zbiornik ten może być łatwo zdemontowany, jeśli zachodzi potrzeba transportu pasażera. Dostęp do kabiny zapewniają podnoszone boczne drzwi. Przed goleniami podwozia i przed kabiną zamocowano ostrza przecinające przewody.

Samolot Rallye Agricole wyposażony jest w prostokątne, standardowe skrzydło jakie mają samoloty Rallye ale o nieco większej grubości pokrycia. Wyposażenie rolnicze samolotu może obejmować cztery atomizery usytuowane po dwa nad każdym skrzydłem, lub urządzenie opryskujące z pompą o wydajności 2—40 dm^3 cieczy na hektar z przewodem z 24 lub 32 dyszami opryskującymi, albo też rozrzutnik granulatów typu Transland.

Samolot może być stosunkowo łatwo doprowadzony do wersji pasażerskiej, np. w okresie gdy nie są prowadzone prace agro.

Rallye Agricole wyposażony jest w jeden silnik Lycoming 0-540-B4B5 o mocy 175 kW (235 KM) napędzający śmigło o stałej prędkości obrotowej. Zapas paliwa wynosi 270 dm^3.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 9,74 m, długość — 7,25 m, wysokość — 2,80 m, pow. skrzydeł — 12,28 m^2. **Masy:** masa własna — 680 kg, max. masa startowa — 1300 kg.

nasze trasy

JEST ICH — 42!

Tylko patrzeć, a mocniej zaświeci słoneczko, zrobi się cieplej, a wielu setkom (może tysiącom) młodych chłopców i dziewcząt mocniej zabiją serca: Eh, żeby tak polatać!

No i tu, w tym miejscu, zaczynają się... narzekania. Sprowadzają się one chyba do jednego: „Nie ma u nas porządnej szkoły lotniczej, która by tak bez specjalnych ceregieli, szybko, nauczyła pilotażu". Do redakcji nadchodzą **codziennie** dziesiątki listów, których autorzy, jakby się umówili, piszą tak: „Chcę zostać szybko pilotem szybowcowym (samolotowym), ale nie wiem co mam w tym celu zrobić. Czy jest jakaś szkoła kształcąca pilotów?" Inni, właśnie ci pesymiści, dodają tu również na ogół identyczne zdanie: „O ile wiem, nie ma w Polsce szkoły pilotażu. Co robić?!"

Wybaczcie, drodzy Czytelnicy, ale napiszemy tu coś może szokującego. Mimo bowiem nie niemowlęcego już wieku i obłożenia multum pracy — mamy w sobie normalny temperament i dużą dozę optymizmu. Posłuchajcie: A w takim razie skąd, u licha, urodzili się u nas tacy mistrzowie szybowcowi jak Jan Wróblewski, Edward Makula, Julian Ziobro, Franciszek Kępka, Stanisław Kluk i duża jeszcze grupa innych, na dźwięk nazwisk których rzedną miny najhałaśliwszych „pewniaków" na całym szybowcowym świecie, a rozjaśniają się twarze w uśmiechach rzetelnego uznania autentycznych mistrzów z prawdziwego zdarzenia, jak Rudenskij i Pasiecznik (ZSRR), Moffat (USA), Grosse (RFN), Ragot (Francja) czy Vergani (Włochy). Skąd wzięły się u nas takie bombowe szybowcowe babki jak Pelagia Majewska i Adela Dankowska, które, mówiąc wprost, biją jak chcą w bezpośrednich spotkaniach najlepsze szybowniczki świata? Kto je (i ich, chłopaków) w takim razie wyszkolił? Czy może brali gdzieś jakieś prywatne lekcje?

Aha, mamy Was, Kochani! Gdzieś się, i to... zdaje się w Polsce, wyszkolili.

Przeczytajcie sobie, tylko dokładnie, numer „Skrzydlatej" (nr 3 z 15.1.78 r.) wydany na 50-lecie Aeroklubu Warszawskiego. Rozjaśni Wam się od razu. Choćby tylko to, co napisała nasza sławna pilotka Pelagia Majewska, znany pilot i działacz Bohdan Jancelewicz oraz wielokrotny rekordzista Polski, znakomity pilot samolotowy Zdzisław Dudzik. Dowiecie się, że wyszkolili się oni w — aeroklubach. Tam zdobywali, krok po kroku, lotnicze umiejętności. Tam najpierw sami się szkolili, a potem szkolili innych. Tam uczyli się wspaniałego lotniczego morale, poczucia obowiązkowości, odpowiedzialności, solidarności. Bo być pilotem — to bynajmniej nie tylko to, że się umie poruszać drążkiem sterowym i naciskać pedały sterów. Dużo zrozumiecie, gdy przeczytacie sobie jak oni właśnie przebywali swą lotniczą drogę do sukcesów.

Narzekają niektórzy, że nie ma w Polsce lotniczych szkół?

Są. Jest ich 42 (słownie: czterdzieści dwie). Ich adresy, czyli adresy czterdziestu dwóch polskich aeroklubów, podaliśmy w 43 numerze „Skrzydlatej Polski" z 23 października ub. r. Numer ten można dostać, na uprzednie pisemne zamówienie, w Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Zajrzyjcie do niego. A potem nie narzekajcie, tylko szybko zgłoście się do najbliższego terenowego Waszego miejsca zamieszkania **właśnie aeroklubu**. Tam Wam powiedzą co i jak, żeby „nie było sprawy". Myśmy już o tych warunkach przyjęć pisali tyle razy, dlatego prosimy Was czytajcie dokładniej „Skrzydlatą".

(z)

listy

BYŁ KIEROWNIKIEM WYSZKOLENIA

Szanowny Panie Redaktorze!

W „Skrzydlatej Polsce" nr 51—52 z ub. r. zamieścił Pan sylwetkę Walentego Hardta i podaje, że w Strzebielinie pełnił on obowiązki praktykanta-instruktora. W miesiącach lipcu i sierpniu 1951 r. szkoliłem się podstawowo właśnie w Strzebielinie i jak pamiętam — Walenty Hardt był tam kierownikiem wyszkolenia (odpowiednik obecnego stanowiska szefa wyszkolenia w aeroklubach), a instruktorami byli: Szatyłowski (obecny zawiadowca lotniska), Tymeczko i Gołębiowski. Komendantem szkoły był Szczepaniak. Imion wyżej wymienionych instruktorów i komendanta nie pamiętam i nie są one uwidocznione w moim dzienniku lotów. Piszę ten list z myślą o dopowiedzeniu faktu historycznego, bo po 26,5 latach jest to już chyba historia.

Z lotniczym pozdrowieniem
Józef Badurak

Istotnie, Walenty Hardt był wówczas w Strzebielinie kierownikiem wyszkolenia, jest to faktem. Za mylną informację — przepraszamy Walentego Hardta i naszych Czytelników. (red.)

korespondencje

AEROKLUB GRUDZIĄDZKI

Aeroklub nasz wraz z Oddziałem Naczelnej Organizacji Technicznej zorganizował wystawę lotniczą, która trwać będzie do dnia 15 marca br. Zlokalizowana — w pawilonie wystawowym NOT.

W dniach od 4 do 15 stycznia br. odbył się w Lisich Kątach kurs doskonalący pilotów agro Gdańskiego Oddziału ZUA. Udział w szkoleniu wzięło około 60 pilotów.

Od 1 do 28 lutego br. trwa kurs mechaników lotniczych, organizowany przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL, który zakończy się egzaminami przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną Ministerstwa Komunikacji.

Józef Sitarski

AEROKLUB WROCŁAWSKI

12 stycznia br. odbyło się we Wrocławiu zebranie założycielskie sekcji motoszybowcowej. Na zebraniu byli obecni m.in. wiceprezes Aeroklubu Wrocławskiego Julian Buczak oraz kierownik aeroklubu Antoni Chojcan. Dokonano wyboru zarządu sekcji, którego przewodniczącym został Jerzy Wilkowski. W dyskusji ustalono główne kierunki działania sekcji, mając na uwadze optymalne wykorzystanie motoszybowców „Ogar". Aby zapewnić jak największe możliwości szkoleniowe, konieczne jest szybkie przeszkolenie personelu technicznego w zakresie obsługi sprzętu oraz zapewnienie pierwszeństwa w uzyskaniu uprawnienia do wykonywania lotów na „Ogarze" dla zawodowych i społecznych instruktorów lotniczych. Dla osób przewidzianych szkoleniem przewiduje się przeprowadzenie zajęć teoretyczno-praktycznych. Zakładany plan wylatania w bieżącym roku 600 godzin będzie wymagał wygospodarowania niezbędnych środków finansowych, co jest poważnym zadaniem dla całej sekcji.

Stanisław Błasiak

z lotu po świecie

■ W roku ubiegłym agrolotnicy NRD zespołu „Interflug" poddali zabiegom ponad 4 mln ha. Jak informuje prasa naszych zachodnich sąsiadów, w pracach agrolotniczych wykorzystano 200 samolotów typu „Cmelak" i 3 śmigłowce Ka-26. Ponadto w akcji nawożenia udział wzięło 56 samolotów An-2 z ZSRR. Podczas prac agro, piloci wykonali w roku 1977 — 70 tys. lotów. Jeden „Cmelak" Z-37 z ładunkiem nawozów chemicznych o masie 550 kg wykonywał dziennie 80 startów.

■ W Budapeszcie istnieje od półwiecza muzeum lotnictwa, w którym przechowywane są m. in. silniki i oryginalne trzy samoloty związane z rozwojem transportu powietrznego na Węgrzech. Wśród eksponatów uwagę zwraca pierwszy transportowiec budowany na Węgrzech, samolot „Magyar Lloyd", na którym w roku 1914 ustanowiono krajowy rekord wysokości 6 170 m.

■ Agrolotnicy CSRS w roku 1977 poddali zabiegom z powietrza 4,1 mln ha. Prace agro skupione są w przedsiębiorstwie „Slov-Air". Obecnie planuje się wybudowanie do roku 1990 odpowiednich, nowoczesnych baz agrolotniczych, rozmieszczonych w kilku miejscach kraju. Typowa baza, której autorem jest inż. Karel Hubáček, tworzy samodzielną jednostkę dla 26—30 stałych pracowników dysponujących samolotami i śmigłowcami.

■ W porcie lotniczym Frankfurt nad Menem (RFN) pasażerowie dowożeni są do samolotów małymi 8-osobowymi autobusikami wyposażonymi w napęd elektryczny. Zasięg autobusu wynosi ok. 70 km, udźwig około 1,5 t, a prędkość maksymalna — 70 km/h.

■ W Australii wydano zdecydowaną walkę hałasowi. Do roku 1981 wszystkie samoloty odrzutowe obowiązane będą do przestrzegania zaleconych przez ICAO norm maksymalnej hałaśliwości. Samoloty obcych towarzystw muszą natomiast podporządkować się przepisom ICAO do roku 1985. Przewiduje się, że około 80 proc. samolotów latających w Australii musi przejść „kurację przeciwhałasową".

■ We Francji rozpoczęło działalność taksówkowe towarzystwo lotnicze Midair, dysponujące czterema małymi dyspozycyjnymi samolotami: Swearingen „Merlin IV" (10-miejscowy), dwoma Rockwell „Turbo-Commander 690" (4-miejscowe) i jednym „Merlin III" (dla 7 pasażerów). Personel tworzy 12 kapitanów (średnia wieku 35 lat), tyluż drugich pilotów (średnia wieku 25 lat) i 16 hostess.

■ Nowy średniodystansowy samolot komunikacyjny zbudowany wysiłkiem krajów zachodniej Europy będzie gotowy w roku 1983. Takie zapewnienie przekazał prasie minister transportu Francji M. Cavaillé.

■ 7-miejscowy mały samolot dyspozycyjny „Hustler" (USA), którego makieta wystawiona była na zeszłorocznym Salonie Paryskim, został oblatany 11 stycznia br. Tym samym rozpoczęły się próby w locie tego interesującego samolotu wyposażonego w dwa silniki: turbośmigłowy i odrzutowy usytuowane w osi symetrii kadłuba. Oto kilka danych typu „Hustler" 400 A: Masa startowa 3 402 kg, udźwig 1 580 kg, prędkość podróżna max. 700 km/h (6 700 m), pułap praktyczny 12 315 m.

■ W Szwecji zadecydowano wydatkowanie sumy 400 mln koron na prace rozwojowe i projekt lekkiego samolotu treningowego, mogącego pełnić zadania taktyczne. Projekt ma być gotowy do lipca 1978 roku. Jak wynika z opublikowanych zdjęć makiety, chodzi tu o projekt B3LA wytwórni SAAB-Scania, samolot odrzutowy dwumiejscowy, jednosilnikowy z sześcioma punktami do podwieszania uzbrojenia. Układ foteli w tandem. Zdaniem komentatorów zachodnich przewiduje się zamówienie około 120 samolotów wspominanego typu.

■ Dwumiejscowy szkolno-treningowy samolot Rhein Flugzeugbau AB-2 „Fantrainer" (RFN) wyposażony w dwa silniki z tłokiem krążącym (NSU-Wankel) po 190 kW (150 KM), poddawany jest obecnie próbom w locie.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Tadeusz Malinowski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

REDAKCJA: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych**, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 9.02.1978 r. S-18. Zam. 2748. INDEKS 37606.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

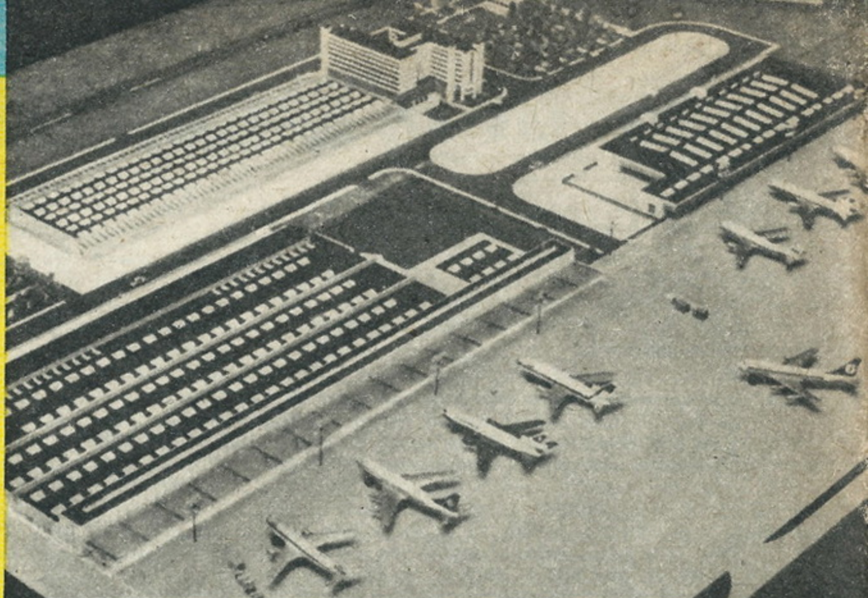
NOWY AIRBUS

Koncern holendersko-zachodnioniemiecki Fokker-VFW prowadzi w Amsterdamie badania tunelowe nowej wersji samolotu A-300 „Airbus" B-10X. Ma on mieć zasięg zwiększony do 5250 km (zamiast 3260 km). Przewidywany oblot w 1982 r.



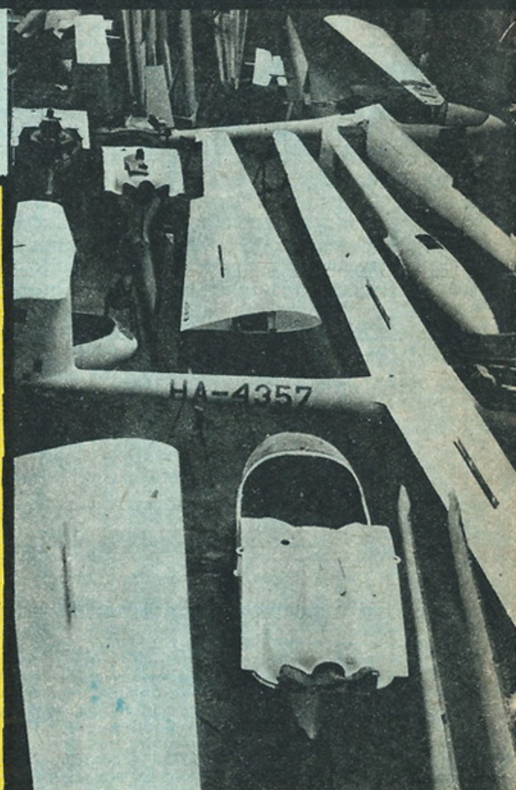
TOWAROWY PORT LOTNICZY

Tak ma wyglądać przyszły dworzec towarowy w porcie lotniczym Bruksela National. Obiekt widoczny na makiecie ma długość 234 m i szerokość 146 m. Przewidziano zmechanizowany skład dla 400 kontenerów rozmieszczonych na 3 poziomach. W końcu 1979 r. będzie się tu odprawiało rocznie 300 000 ton towarów (dla porównania: w 1977 r. — ok. 130 000 ton).



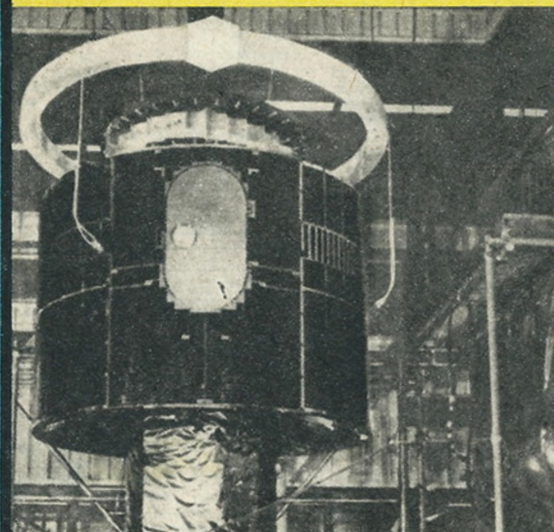
„JANTARY" i „OGARY"

Montaż polskich szybowców „Jantar" i motoszybowców „Ogar" przeznaczonych na eksport — w Przedsiębiorstwie Doświadczalno-Produkcyjnym Szybownictwa w Bielsku-Białej.



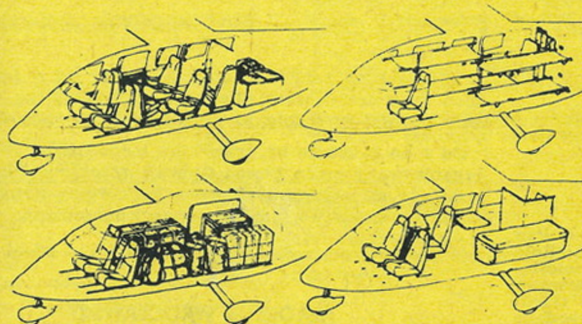
SATELITA METEOROLOGICZNY

Zachodnioeuropejski geostacjonarny satelita meteorologiczny „Meteosat". Na orbity geostacjonarne wprowadzono dotąd 2 satelity meteorologiczne z USA, 1 z ZSRR, 1 z Japonii i 1 z Europy zachodniej.

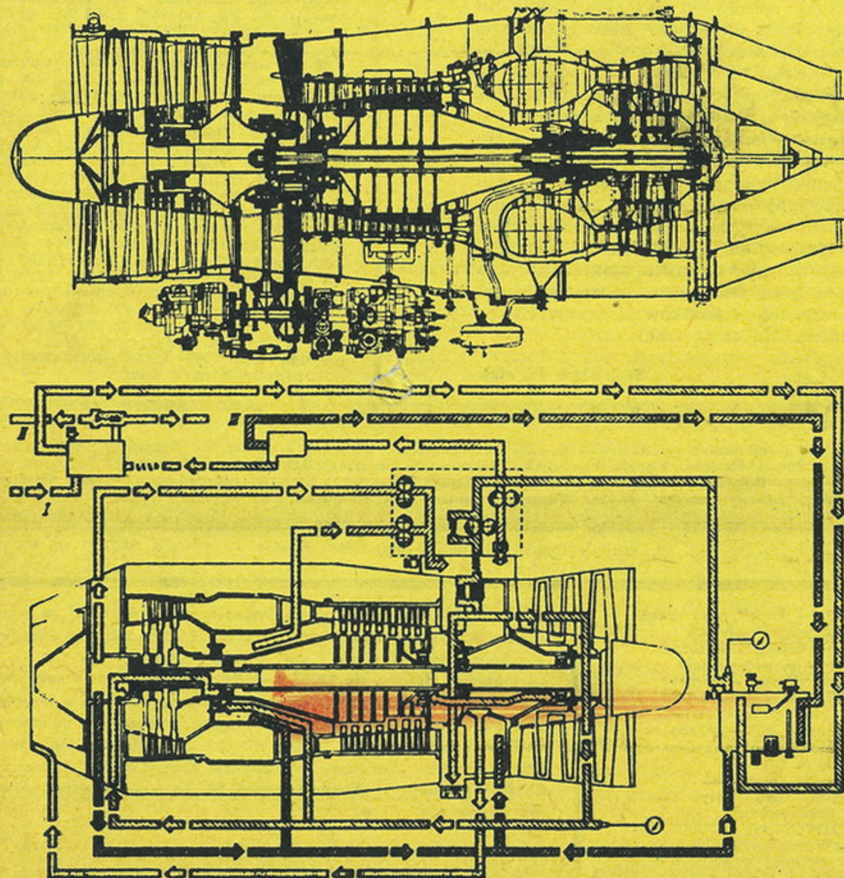


PRZYSTOSOWANIE

Cztery przykłady możliwości różnego przystosowania kabiny dwusilnikowego (2 x 206 kW) samolotu Partenavia P-78 o objętości ok. 6 m^3. Są to wersje: 1 + 6-miejscowa, sanitarna, towarowa i dyspozycyjna (lub ratownicza morska). Samolot ma być oblatany w br.



SILNIK TURBOODRZUTOWY AI-25



Przekrój i schemat (rysunek u dołu) radzieckiego silnika turboodrzutowego AI-25 konstrukcji A. Iwczenki. Silniki tego typu są stosowane m.in. w samolotach: Jak-40, M-15, L-39 „Albatros" (wersja AI-25W).

Długość — 1940 mm, szerokość — 820 mm, wysokość — 890 mm. Masa całkowita — 348 kg. Ciąg startowy — 14,71 kN (1500 kG), temperatura gazów wylotowych — 650° C, prędkość obrotowa sprężarki wysokoprężnej — 16 300 obr/min, prędkość obrotowa sprężarki niskoprężnej — 10 750 obr/min, jednostkowe zużycie paliwa — 0,57 kg/N . h. Okres międzynaprawczy — 3000 h (jest stale zwiększany). Był to pierwszy radziecki silnik lotniczy, z wykorzystaniem tytanu, jako tworzywa konstrukcyjnego, co było związane z wprowadzeniem do przemysłu wielu nowych metod technologicznych. Kontrola technicznych gotowych silników jest dwuetapowa. Silniki AI-25 przeszły też pełny program badań wg wymagań ICAO. Okazało się przy tym, że silniki te nie są wrażliwe nawet na trafienie ptaka w dyszę wlotową. Odpowiednio wytrzymałe elementy konstrukcji zapobiegają awarii. Silniki AI-25 mogą pracować również z paliwami brytyjskimi (ATK i Turboil-3) oraz amerykańskimi (Jp-1 i 1.010).

Na zdjęciu: Silniki AI-25 przygotowane dla zakładowej stacji prób.



Zdjęcia i rysunki: „Aviaexport", „Letectvi + kosmonautika", „Air-Cosmos", „Flight", „Aerokurier", L. Zielaskowski.